Deutschland : Euro 14,95 / Österreich : Euro 16,00 / Schweiz : CHF 29,90

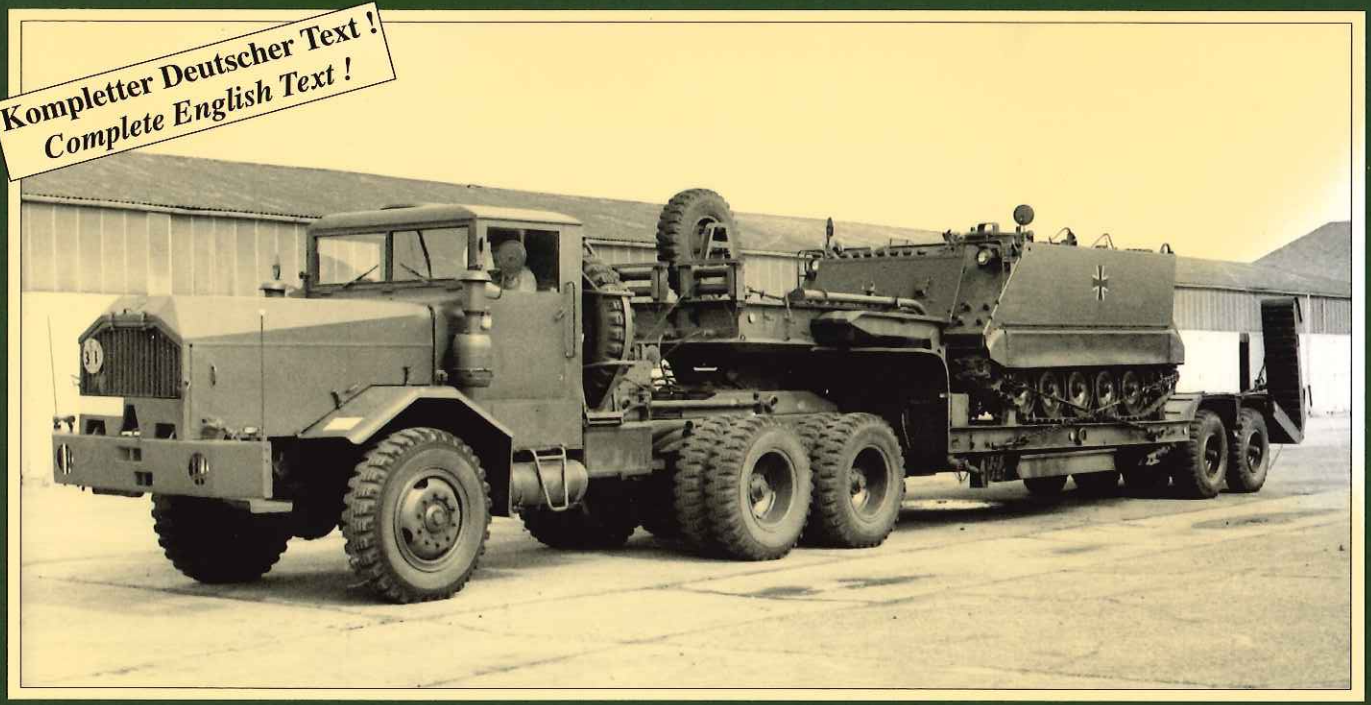
Tankograd - Militärfahrzeug Spezial N° 5009

Schwere Haubenzugmaschinen und Schwertransporter

der 1. Fahrzeuggeneration der Bundeswehr

First Generation Modern German Army Heavy Prime-Movers and Tractor-Trucks

Kompletter Deutscher Text !
Complete English Text !



Tankograd Publishing - Verlag Jochen Vollert

Heinz Peters

Eine Faun Zugmaschine des Typs L 912/45 A mit einem 16-Rad-Tiefladeanhänger unterwegs auf einer Landstraße. Das Ladegut ist eine Biber-Brücke. Dieser Anhänger war u.a. speziell für den Transport von Panzerbrücken (M 48 oder Biber AVLB) vorgesehen. Bei ausgefahrenem hinteren Fahrwerk konnte die Brücke vom Brückenlegepanzer auf speziellen Böcken auf dem Ladebett des Anhängers abgelegt werden. Ein Brückenleger ohne Brücke folgt im Bildhintergrund. Wegen der Überbreite benutzte das Gespann die Straßenmitte.
A Faun prime-mover type L 912/45A with 16-wheel low-bed trailer en route on a highway. Loaded is a mechanised bridge of a Biber AVLB. Among other tasks the trailer was especially designed for the transport of mechanised bridges (M 48 and Biber AVLB). After extending the rear dolly the mechanised bridge could be lowered directly onto the trailer's low-bed by the AVLB carrier-vehicle using special frames. A bridge-less AVLB Biber is following in the background. As of the wide load the vehicle train uses the mid of the street. **(WL)**

Die schweren Zugmaschinen L 912/45 A wurden häufig ohne seitliche Motorhaubenbleche gefahren. Dies verbesserte die Motorkühlung. Gleichzeitig wird auf diesem Bild der Blick auf das Rohrleitungssystem der Motorfrischluftzufuhr und der Abgasführung freigegeben.
The heavy prime-movers L 912/45 A were frequently used without the side panels of the engine compartment fitted. This improved cooling of the engine. On this photograph this habit allows a closer look onto the tubes and pipes of the air intake and exhaust system. **(PB)**

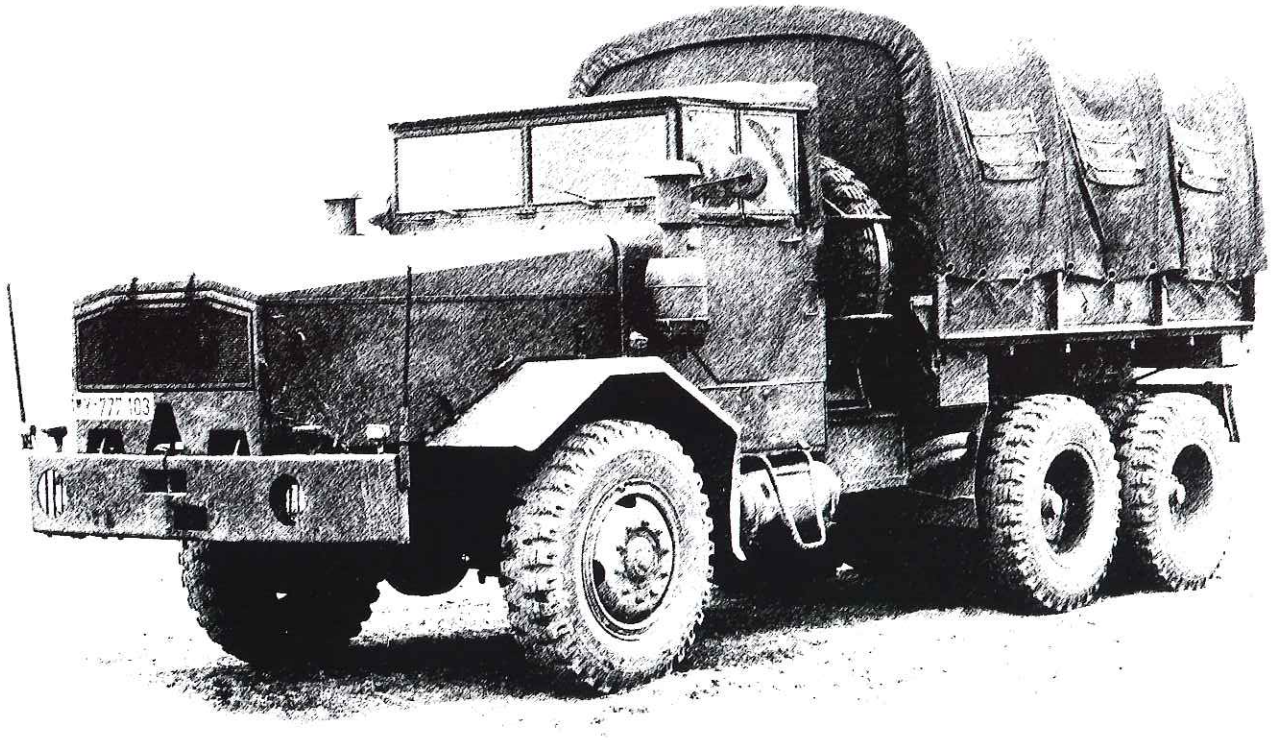
16,95

Tankograd - Militärfahrzeug Spezial N° 5009

Schwere Haubenzugmaschinen und Schwertransporter

der 1. Fahrzeuggeneration der Bundeswehr

First Generation Modern German Army Heavy Prime-Movers and Tractor-Trucks



Heinz Peters

Copyright Verlag Jochen Vollert - Tankograd Publishing 2005
Alle Rechte vorbehalten - *All rights reserved*
Keine Vervielfältigung, Nachdruck oder Fotokopie ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages.
No part of this publication may be copied or reproduced without prior written permission by the publisher.

Verlag Jochen Vollert - Tankograd Publishing
Wilhelmstr. 2 b, 91054 Erlangen, Germany

Die schweren Haubenzugmaschinen der Bundeswehr und die Schwertransporter der 25-to-Klasse

The heavy prime-movers and 25-ton heavy-duty tractor-trucks of the first generation of vehicles within the modern German Army

Als die deutsche Bevölkerung noch nichts von einer Wiederbewaffnung der Bundesrepublik Deutschland ahnte und das künftige Bundesministerium für Verteidigung noch als "Dienststelle Blank" bezeichnet wurde, begann man dort im Jahre 1952 bereits mit den Planungen für die Motorisierung der künftigen bundesdeutschen Streitkräfte.

Zur Aufstellung der Bundeswehr im Jahre 1955/56 war naturgemäß eine große Anzahl verschiedener Fahrzeugtypen für alle erdenklichen Einsatzaufgaben zu beschaffen. Weil die deutsche Bundesregierung von vornherein die Aufnahme der Bundesrepublik in die NATO als Ziel anstrebte, waren neben den Erfahrungen des Zweiten Weltkrieges auch die NATO-Normen bei diesen Planungen zu berücksichtigen.

Gleichzeitig erlaubten technische Fortschritte, insbesondere der Reifentechnik, Transportaufgaben, die zur Zeit des Zweiten Weltkrieges in den schweren Gewichtsklassen im Gelände nur von Kettenfahrzeugen zu bewältigen gewesen wären, nun Radfahrzeugen zu übertragen. Mit der Erfindung des "Niederdruckreifens" konnte der spezifische Bodendruck der Fahrzeuge beträchtlich gesenkt werden, was bekanntlich eine bedeutende Verbesserung der Geländegängigkeit zur Folge hat. Diese Entwicklung stand zur Zeit der Gründung der Bundeswehr noch am Anfang. Weitere Entwicklungsschritte folgten mit den Erfindungen des Radialgürtelreifens mit Stahlgewebeeinlagen, der Notlaufeigenschaft des Reifens und der Reifendruckregelanlage. Letztere ist bis heute bei der Bundeswehr nur bei ganz wenigen Spezialfahrzeugen vorzufinden.

Man konnte nun die Vorteile des Radfahrzeuges gegenüber dem Kettenfahrzeug auch in den schweren Gewichtsklassen der Lastkraftwagen nutzen, was die wesentlich einfachere technische Auslegung der Konstruktion, die geringere Belastung und Abnutzung der gesamten Antriebseinheit, verbunden mit einer geringeren Anfälligkeit gegen technische Defekte umfasste. Technische Auslegung, sowie Wartungs- und Reparaturaufwand wirkten sich naturgemäß auch maßgeblich auf Beschaffungs- und Unterhaltskosten aus, die beim Radfahrzeug somit erheblich geringer sind. Der geringere Rollwiderstand des Radfahrzeuges, insbesondere bei Straßenfahrt, sowie der geringere Widerstand innerhalb des gesamten Antriebsstranges, haben einen deutlich geringeren Treibstoffverbrauch im Vergleich zum Kettenfahrzeug zur Folge.

Die NATO-Normen kannten, außer für handelsübliche Kraftfahrzeuge, nur die Bezeichnung "Lastkraftwagen (LKW)", die wiederum in verschieden Kategorien (= Gewichtsklassen) unterteilt werden. Die Gewichtsklassen geben die mögliche Nutzlast des Fahrzeuges bei Geländefahrt an (d.h. bei Straßenfahrt kann die Last höher sein). Weiter wurde durch die NATO seinerzeit Seriennähe zu zivilen Fahrzeugen gefordert, um die Ersatzteilversorgung im Einsatzfall auch über die Privatwirtschaft decken und deren Instandsetzungskapazitäten nutzen zu können.

Einerseits wollte man unter allen Umständen die Typenvielfalt vermeiden, unter der die deutsche Wehrmacht zu leiden hatte. Es wurde daher eine möglichst weitgehende Typenreinheit und Baugruppengleichheit angestrebt. Andererseits waren aber die Fertigungskapazitäten der Herstellerfirmen begrenzt, so dass die Aufträge für die verschiedenen Kategorien "gestreut" werden mussten oder man Interimslösungen hinnahm. Auch wollten natürlich alle Hersteller an diesem "warmen Regen" partizipieren. Zudem wurden zu Anfang der Aufstellung der Bundeswehr viele Fahrzeuge von alliierten Streitkräften und vom bereits früher aufgestellten Bundesgrenzschutz übernommen, so dass der Fahrzeugpark der neuen deutschen Streitkräfte in der ersten Zeit eine

While the German People did not have any imagination about rearmament of the Federal Republic of Germany (FRG) and while the future Ministry of Defence was still hidden behind the name of "Dienststelle Blank" (The "Blank´s" Office), plans for the motorisation of future German Armed Forces were materialising as early as 1952.

To equip the new German Armed Forces in 1955/56 a large variety of different types of vehicles had to be procured for every possible operational task.

The German government had the intention to enter NATO from the beginning, and new armed forces had to combine combat experiences of the Second World War and NATO regulations and norms simultaneously. In parallel technical developments, especially concerning wheels, allowed the use of wheeled vehicles for heavy transport tasks also during cross-country operations, which could only be fulfilled by tracked vehicles during the Second World War. The invention of low-pressure tyres allowed the reduction of specific ground pressures, thus improving cross-country performance of wheeled vehicles considerably. These developments were at a very early stage at the time of the establishment of the German Armed Forces. Further developmental steps followed with the invention of radial-belt tyres incorporating steel-mesh inserts, run-flat tyres and tyre-pressure regulation systems, the latter being a rare asset on German Armed Forces special vehicles even today.

Now the advantages of wheeled vehicles over tracked ones could be used in the heavy-weight transport-class of trucks including a technically more simple design, reduced wear of the propulsion unit, combined with a higher availability rate. Technical design as well as maintenance and repair efforts had repercussions on procurement and costs, naturally more cost-effective for wheeled vehicles anyway. In comparison to tracked vehicles, the reduced rolling resistance of wheels, especially on paved roads, as well as the reduced resistance-forces of the whole power train result in a considerably lower fuel consumption for wheeled vehicles.

NATO-regulations register, with the exception of commercial vehicles, only trucks subdivided into different categories concerning load. Load classes give the maximum possible payload of the vehicle during cross-country operations (thus usually higher on paved roads). Additionally at its time NATO requirements included the least possible deviation from available commercial vehicles to ensure the availability of spare parts from the private sector as well as the use of the concerning maintenance organisation of the suppliers.

On one hand, the vast variety of types endemic in the Wehrmacht had to be avoided. Thus, the requirement looked for a far-reaching commonality within types and components, respectively. On the other hand, production capacities of the existing automotive manufacturers was rather limited, thus resulting in a spread of orders to different manufacturers and the acceptance of interim solutions. Additionally such "warm financial rain" was interesting for them all. Naturally the motorpool of the early German Armed Forces showed a lot of different vehicles received from allied nations or

bunte Palette von Herstellernamen aufwies. Ein anderes Bild ergab sich in der Kategorie "Überschwere LKW" mit einem Gesamtgewicht über 15 t und einer Nutzlast (im Gelände) von 10 t und mehr. Für diese Gewichtsklasse boten die Firmen Büssing, Kaelble und Faun ihre Entwicklungen an. Faun erhielt den Zuschlag für die gesamte Gewichtsklasse.
Zu dieser schweren Klasse gehörten LKW als Pritschenfahrzeuge, sowie auch Spezialfahrzeuge und Fahrzeuge mit Spezialaufbauten, wie Kranfahrzeuge, Tankfahrzeuge mit und ohne Betankungseinrichtung, Gleitkipper, Geräteträger, Zugmaschinen, Sattelzugmaschinen usw.
Welche Gründe auch immer für diese Entscheidung ausschlaggebend gewesen sein mögen, Faun war ein relativ kleiner Hersteller mit etwa 2.500 Mitarbeitern, der sich auf den Spezialfahrzeug- und Schwerlastbereich spezialisiert hatte und mit hoher Flexibilität auf spezielle Kundenwünsche reagieren konnte. Dies war möglich, weil die Fahrzeuge in einer Art Baukastensystem entstanden. Auch die für die Bundeswehr ausschließlich verwendeten luftgekühlten Deutz-Diesel- und Vielstoffmotoren waren als Baukastensystem konzipiert. Somit erfüllten Faun-Fahrzeuge schon von Hause aus die militärische Forderung nach Baugruppengleichheit.
Mit der Fertigung von insgesamt ca. 8.000 Fahrzeugen für die Bundeswehr war die Firma Faun auf Jahre hinaus bis an ihre Grenzen ausgelastet.

Militärische Schwertransporte

Eine Vielzahl von militärischen Transportgütern können, wegen ihrer Besonderheit, im westeuropäischen Raum mit seiner dichten Besiedelung, seinen beengten Straßenverhältnissen, den häufigen Brükkendurchfahrten und den zahlreichen Mittelgebirgslandschaften mit entsprechenden Geländeprofilen nicht von Einzelfahrzeugen, wie z.B. einem Pritschen-LKW, transportiert werden. Die Besonderheit liegt zumeist entweder im hohen Gewicht oder in den großen Dimensionen des zu transportierenden Gutes oder darin, dass das zu transportierende Gut zwar selbst rollfähig ist, aber durch Fremdkraft gezogen werden muß. Für solche Fälle verwendet man "zusammengesetzte" Lastzüge, also Zugmaschinen mit Anhängern oder Zugmaschinen mit Sattelaufliegern, die das hohe Gewicht auf viele Räder verteilen bzw. das große Transportvolumen in engen Kurven "gelenkiger" machen. Im Falle des rollfähigen Transportgutes (Geschütz, Schadfahrzeug) wird dieses selbst zum "Anhänger". Für alle diese Aufgaben braucht man Zugmaschinen, die über eine hohe Traglast und/oder über eine hohe Zugleistung verfügen, um die Volumen- oder Schwerlastanhänger bzw. –auflieger oder Fahrzeuge im Schlepp mit angemessener Geschwindigkeit zu bewegen. Von einem Militärfahrzeug erwartet man zudem auch noch eine möglichst gute Geländegängigkeit. Derartige Transportaufgaben fielen in den ersten Jahrzehnten der Bundeswehr überwiegend den LKW der Kategorie "Überschwere LKW" zu, somit also den Faun-Fahrzeugen.
Da der Bereich der Fahrzeuge mit einem Nennlastbereich bis 50 Tonnen bereits im Militärfahrzeug-Spezial N° 5003 "Die Panzertransporter der Bundeswehr 1956 bis Heute" ausführlich dargestellt wurde, soll hier nun der Teil der "Überschweren Klasse" dargestellt werden, der den Nennlastbereich 10 Tonnen bis 25 Tonnen abdeckt.
Die Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen der Bundeswehr dieser Gewichtsklasse entstammten ausschließlich dem Hause Faun und waren in konventioneller Bauweise ausgeführt, mit dem Motor vorn in Front unter einer Motorhaube, dahinter das Führerhaus, gefolgt von einer (Ballast)-Pritsche oder Aufsattelkupplung im Lastbereich.
Beschafft wurden zwei Fahrzeuggruppen, die Baureihe L 908 als 10-Tonner und die Baureihe L 912 als 12-Tonner. Diese "Haubenzugmaschinen" sollen Gegenstand dieses Heftes sein.
Die Baureihe L 912 wurde vornehmlich zum Transport schweren Pioniergerätes und leichter Panzer verwendet. Deshalb werden auch der 25-t-Tiefladе-Sattelauflieger und der 25-t-Tiefladeanhänger hier beschrieben.

taken from the earlier established German Border Guards Service resulting in a colourful range of manufacturers and types.
An exception was the category of "over-heavy weight trucks" with a gross weight of more than 15 tons und a payload of 10 tons while operating off paved surfaces.
For this class the companies of Büssing, Kaelble and Faun could offer different developments. In the end Faun was awarded all contracts in this class.
This very-heavy class included trucks with tarpaulin-covered load areas, as well as special vehicles and vehicles with special bodies such as cranes, tankers with and without field refuelling capability, with tipping-platform bodies, equipment carriers, towing vehicles and prime movers and so on. Whichever reasons turned the decision to Faun, the company was, with 2,500 employees, rather small and had specialised in special and very heavy vehicles with the ability to react flexibly to special customer requirements. This was possible because of the modular design of the vehicles. Additionally the air-cooled Deutz diesel and multi-fuel engines exclusively used by the German Armed Forces were modular in design, too. Thus, Faun vehicles fulfilled the requirements of military users for commonality from the beginning and without any alterations.
Facing orders of 8,000 vehicles for the German Armed Forces Faun was busy to its limits for the next coming years.

Military Heavy-Weights

Several military loads can not be transported by one vehicle such as a platform truck because of local peculiarities in Western Europe showing a dense distribution of the population, tight road conditions, endemic bridges and the special mountainous roads of the sub-alpine terrain. Difficulties covered the enormous weight or size of the loads or the fact, that these loads are mobile by themselves but have to be towed. In the latter case specially configured road-trains are pieced together distributing the weight onto several wheels of a prime-mover/trailer or tractor-truck/semi-trailer combination to give larger loads more articulated space available for tighter turns. In the case of mobile loads such as guns or broken-down vehicles the load acts as trailer. For all such tasks towing vehicles are needed incorporating either high load-capacity or high towing-capability to move bulky and heavy loads on trailers or semi-trailers with an acceptable road speed. A military vehicle has to incorporate a good cross-country performance as well. In the early years of the German Armed Forces such heavy loads were handled mostly by the over-heavy weight-class of Faun manufacture.

In account to the preceding publication "Tank Transporters of the Modern German Army 1956 – to the present" introducing the reader to the 50-ton class of vehicles, this issue of Tankograd Militaerfahrzeug Special will describe the heavy-weights of the 10 to 25-ton classes.
Prime movers and tractor trucks of the German Armed Forces of these classes were manufactured as a conventional design exclusively by Faun, with the engine in front under a bonnet, followed by the cab and ballast platform or fifth-wheel at the rear.
Procured were two series of vehicles, the L 908 10-ton and the L 912 12-ton trucks. These long-bonneted vehicles are described here.
The L 912 series was utilised as transport vehicles for heavy combat engineer equipment and light tanks. Thus, the 25-ton semi-trailers and 25-ton trailers are illustrated here as well.

Zugmaschinen Baureihe L 908

Prime Movers - Series L 908

Für einen Nennlastbereich von 10 Tonnen waren die Zug- und Sattelzugmaschinen der Baureihe L 908 ausgelegt. Ihr luftgekühlter Deutz V-8-Zylinder-Dieselmotor leistete 170 PS. Ab 1961 wurden Fahrzeuge mit luftgekühltem Deutz V-8-Zylinder-Vielstoffmotor mit einer Leistung von 178 PS gebaut. Das Schaltgetriebe verfügte über sechs Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Das Verteilergetriebe zwischen der Vorderachse und der ersten Hinterachse war zusätzlich mit einem Geländevorgelege versehen, wodurch sich die Zahl der Gänge praktisch verdoppelte. Die Differentiale der Achsen waren sperrbar. Beide Motoren waren für Fahrzeuge dieser Gewichtsklasse eigentlich zu schwach. Äußeres Unterscheidungsmerkmal für Fahrzeuge mit Vielstoffmotor waren zumeist die beidseitig sichtbaren Zyklon-Ölbadluftfilter an den hinteren Enden der Motorhauben. Bei Fahrzeugen mit Dieselmotor waren die Zyklon-Ölbadluftfilter unter der Motorhaube untergebracht. An den hinteren Enden der Motorhaube befanden sich dann lediglich muschelförmige Abdeckungen der Lufteinlassöffnungen für die Ansaugluft.
In den Grundabmessungen waren die Fahrzeuge gleich. Der Radstand betrug 3.550 mm +1.400 mm, die Spurweite vorn 2.040 mm und hinten 1.944 mm. Die Gesamtlänge betrug 7.160 mm, die Gesamtbreite 2.500 mm. Die theoretischen Steig- und Zugleistungen im Gelände waren beachtlich. Sie reichten von 54% bei 32 t Gesamtzuggewicht bis 86% bei 20 t Gesamtzuggewicht.

The L 908 series of prime movers and tractor trucks was designed for loads of 10 tons. The air-cooled Deutz 8-cylinder diesel V-type engine developed 170 hp. Starting in 1961 the vehicles were delivered with Deutz 8-cylinder multi-fuel V-type engines developing 178 hp. The transmission had six forward gears and one reverse gear. An additional transfer case connected to the transfer gear in between the first axle and the first rear axle doubled the number of gears. Axle differentials could be blocked. Principally both mentioned engines were too weak for the concerning load class of vehicles. Recognition features for the multi-fuel engine equipped vehicles were mostly the cyclone oil-bath air-cleaners at the rear of the bonnet. Vehicles with diesel engine had this feature installed under the bonnet. In this case the rear ends of the bonnet showed shell-like covers for the air-suction openings. Dimensions of the vehicles were identical. Wheelbase specifications are 3,550 mm + 1,400 mm, front track width of 2,040 mm and rear track width of 1,944 mm. Total length reached 7,160 mm, width 2,500 mm. Theoretical gradient and towing power specifications were considerably higher. These reached from 54 percent with 32 tons of additional weight to up to 86 percent with 20 tons of additional weight.

Faun L 908/425 A (Diesel und Vielstoff)

Faun L 908/425 A (Diesel and Multi-Fuel)

Als Abschlepp- und Bergungsfahrzeug, als Zugmittel für Sonderzwecke und für den Materialtransport wurden die Typen L 908/425 A beschafft. Das Fahrzeug war mit einer Rotzler-Seilwinde mit 8.000 kg Zugkraft und 60 Metern Seillänge für die Fremd- und Eigenbergung ausgestattet, die in beide Richtungen, nach vorn und nach hinten, eingesetzt werden konnte. Der Pritschenboden war aus Holzbohlen gefertigt. Weiter wurde dieses Fahrzeug auch mit Tuchverdeck und abklappbarer Frontscheibe produziert. Ab dem Jahre 1961 wies dieser Fahrzeugtyp dann auch den Vielstoffmotor auf, was, im Gegensatz zu den muschelförmigen Lufteinlässen der Dieselmotorvariante, an den außenstehenden Zyklon-Luftfiltern erkennbar war. Somit waren drei unterschiedliche Typen anzutreffen: Festes Fahrerhaus mit Dieselmotor, Tuchverdeck-Fahrerhaus mit Dieselmotor und Tuchverdeck-Fahrerhaus mit Vielstoffmotor. Feste Fahrerhäuser gehörten nur zu den ersten Lieferlosen und wurden für die Bundeswehr nicht lange produziert. Auf einer zusammenklappbaren und leicht auszubauenden Sitzbank in Pritschenlängsmitte konnten 16 Soldaten transportiert werden. Von diesem Typ wurden von 1957 bis 1963 insgesamt 77 Stück beschafft. Bei einem Leergewicht von 9.600 kg und einem zulässigen Gesamtgewicht von 20.000 kg konnte das Fahrzeug 10.400 kg zuladen. Die Überhangwinkel vorn/hinten betrugen 30°/60°. Die Bodenfreiheit unter den Achsen betrug (unbeladen) 400 mm, die Bauchfreiheit 550 mm und die Wattiefe 950 mm. Stufen von 300 mm konnten überwunden werden (Kletterfähigkeit). Ausgestattet mit Einzelbereifung der Reifengröße 14.00-20 zeigte der Fahrzeugtyp somit eine sehr gute Geländetauglichkeit. Die Höchstgeschwindigkeit Straße/Gelände betrug 69,0/27,9 km/h. Die Mindestgeschwindigkeit war 2 km/h. Der Kraftstoffverbrauch auf der Straße lag bei ca. 34 l auf 100 km. Dieser Fahrzeugtyp war einzelbereift.

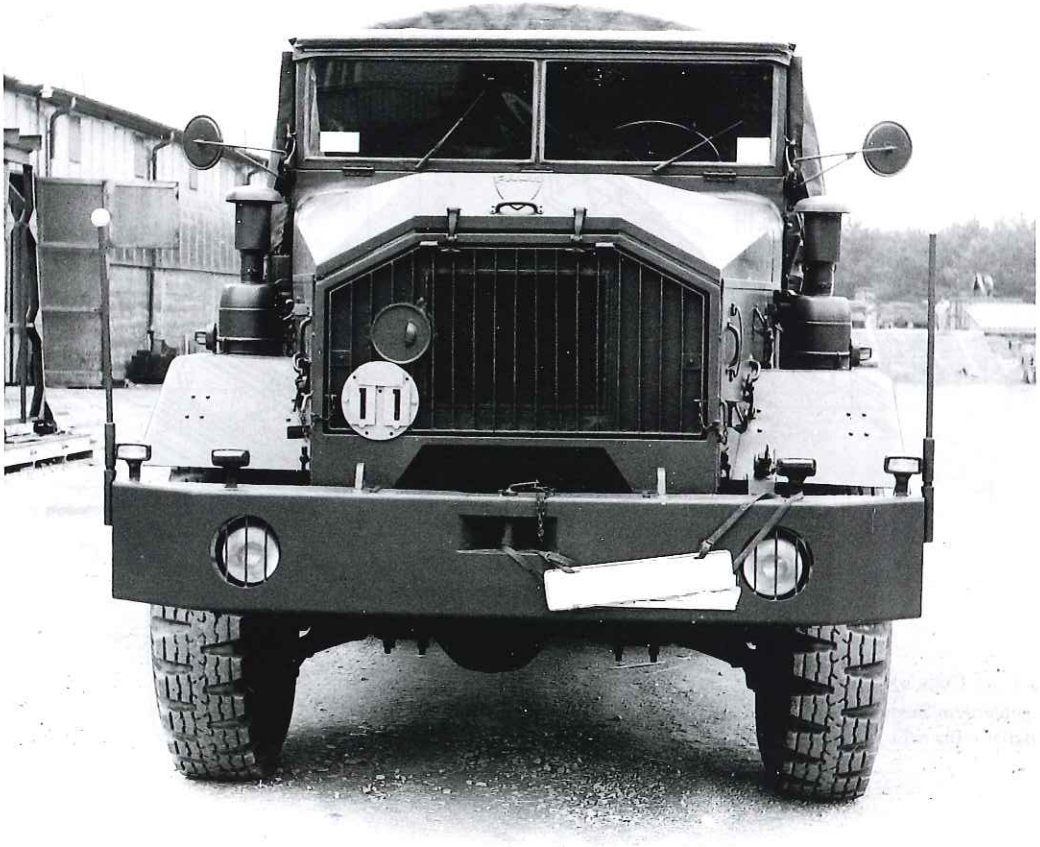
Types L 908/425 A were procured for recovery and salvaging tasks, as prime movers for special purposes and for material transport purposes. For recovery and self-recovery operations the vehicle was equipped with a Rotzler-winch with a towing capacity of 8,000 kilograms and 60 metres of rope, mounted on the vehicle's frame behind the cab for employment in both directions, forward and rearward. The rear platform floor consisted of wooden planks. This vehicle was also available with tarpaulin cover and foldable windshield. Starting in 1961 the vehicles received the multi-fuel engine recognisable by the protruding cyclone air-filters instead of the shell-formed air-openings of the diesel engine. Thus, three different types were on the road: hard-top cab with diesel engine, soft-top cab with diesel engine and soft-top cab with multi-fuel engine. Hard-topped cabs were only part of early deliveries and were no longer produced for the German Armed Forces in the later years. Installed in the mid of the rear platform was a foldable bench easy to remove and designed to carry 16 soldiers. 77 vehicles of this type were procured from 1957 to 1963. The vehicle with an empty weight of 9,600 kilograms and a maximum gross weight of 20,000 kilograms could carry 10,400 kilograms. Angles of approach and departure were 30 and 60 degrees, respectively. Ground clearance below the axles was (without load) 400 mm, below the chassis 550 mm and fording depth 950 mm. Climbing ability reached 300 mm. Equipped with single wheels of 14.00x20 size the vehicle showed good cross-country performance. Maximum speed on roads/cross-country was 69 and 27.9 km/h, respectively. Crawling speed was 2 km/h. Fuel consumption amounted to approximately 34 litres per 100 km on roads. This type of vehicle showed single wheel configuration on all axles.

Von der rechten Seite zeigt sich hier die Zugmaschine L 908/425 A mit offenem Fahrerhaus in der Serienversion. Die muschelförmigen Einlassöffnungen für die Ansaugluft des Motors unterhalb der Windschutzscheibe seitlich an der Motorhaube weisen das Fahrzeug als Dieselmotorvariante aus. Im Staukasten hinter dem Fahrerhaus wird das Tarnnetz gelagert.
Right side of the L 908/425 A prime mover with soft-top cab, series-production variant. The shell-shaped air-intakes for the engine, visible in front of the door, prove the diesel-engined variant. The stowage box behind the cab is used for the camouflage net. **(LT)**

Die Dieselmotorvariante der Zugmaschine L 908/425 A zeigt sich hier aus der schrägen Rückansicht. Beachte die Größe des imposanten Fahrzeugs. Im Bildhintergrund sieht man Unterkunfts-"Gebäude", wie sie in den ersten Jahren der Bundeswehr häufig anzutreffen waren.
The diesel-engined variant of the L 908/425 A seen from the rear. Note the size of the truck. In the background the typical army huts of the early years of the modern German Army. **(LT)**

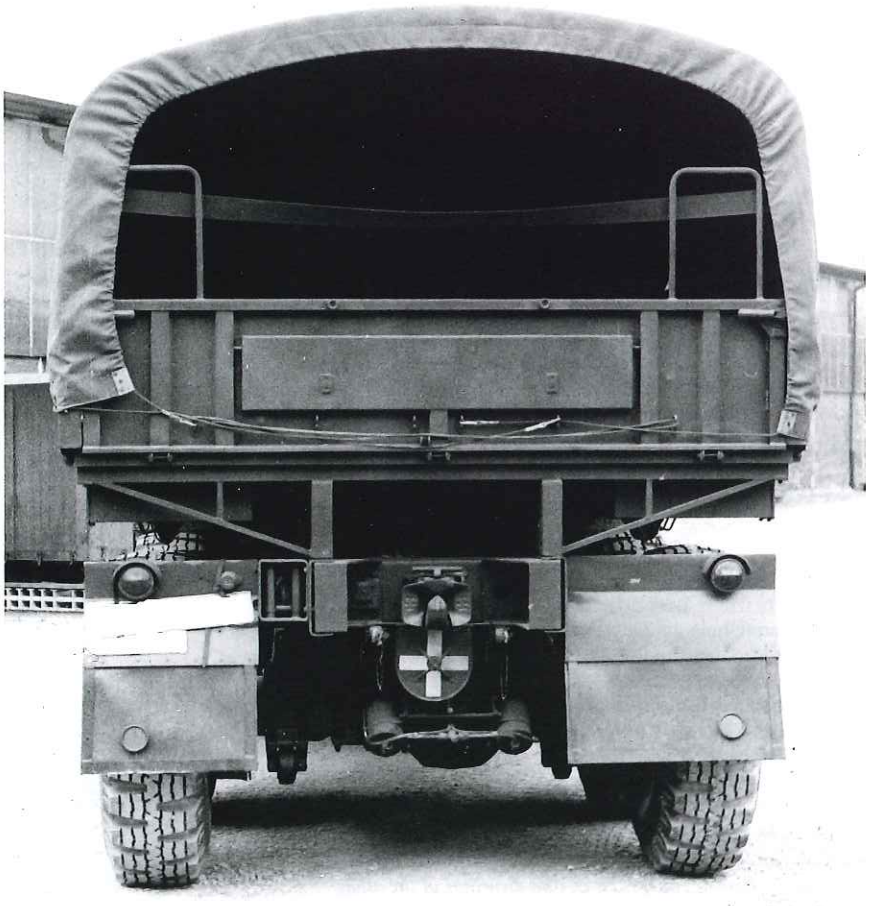
Die Zugmaschine L 908/425A von rechts mit außenstehenden Luftfiltern. Somit ist es ein Fahrzeug mit Vielstoffmotor. Hinter dem Klappverdeck ist der Staukasten für das Tarnnetz zu sehen. An der rechten Seite der Motorhaube befinden sich Gerätehalterungen für Schaufel, Kreuzhacke usw. Unter dem Handgriff neben der Beifahrertür ist die Fremdstromsteckdose für Starthilfe zu sehen. Neben dem Tank sind Halterungen für Reservekanister erkennbar.
Right outer view of the prime-mover L 908/425A with external air-filters. Thus, the vehicle has a multi-fuel engine. Situated behind the soft-top is a stowage box for camouflage nets. The right side of the bonnet shows latches for shovel, pick axe etc. Visible below the handhold of the co-driver's door is a slave starter socket. **(JV/Faun)**

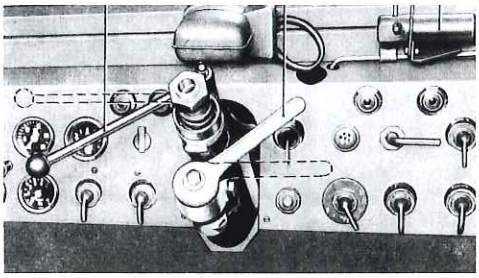
Das gleiche Fahrzeug nun von links. Hinter dem Fahrerhaus steht das Reserverad in einer Halterung, mit deren Hilfe es bis zum Boden herabgelassen werden konnte. Unter der Tür ist die Klappe eines Staukastens angeordnet, darunter der Druckluftbehälter der Druckluftbremse. Auf der linken Seite der Motorhaube sind weitere Gerätehalterungen erkennbar. Die hinteren Steckfenster konnten nach vorn umgeklappt werden.
Left side view of the same vehicle. Behind the cab is a special box for stowing and lowering the spare wheel. Situated below the door is a stowage box cover with a pressurised-air bottle for the air-pressure brake underneath. Visible on the left side of the bonnet are more latches for equipment. The rear windows can be folded to the front. **(JV/Faun)**



Dieses Bild zeigt die beeindruckende Frontalansicht des L 908/425A. Im Kühlergrill, über dem MLC-Schild, befindet sich eine Abdeckklappe für die Öffnung der von außen anzuschließenden Motorvorwärmung. Eine Seilführung nach vorn für das Windenseil ist nicht vorhanden. Die Frontscheibe kann heruntergeklappt und auf der Motorhaube abgelegt werden. Begrenzungsstangen an den Enden der Stoßstange erleichterten es dem Fahrer, die Fahrzeugdimensionen beim Rangieren zu handhaben.
This view shows the impressive front of a L 908/425A. Within the radiator grille just above the MLC plate is a cover for the engine pre-heating device connector. A fairlead for the recovery rope is absent at the front of the vehicle. The windscreen can be folded forward onto the bonnet. Guide rods are fixed to the bumper ends to support the driver during shunting operations.
(JV/Faun)

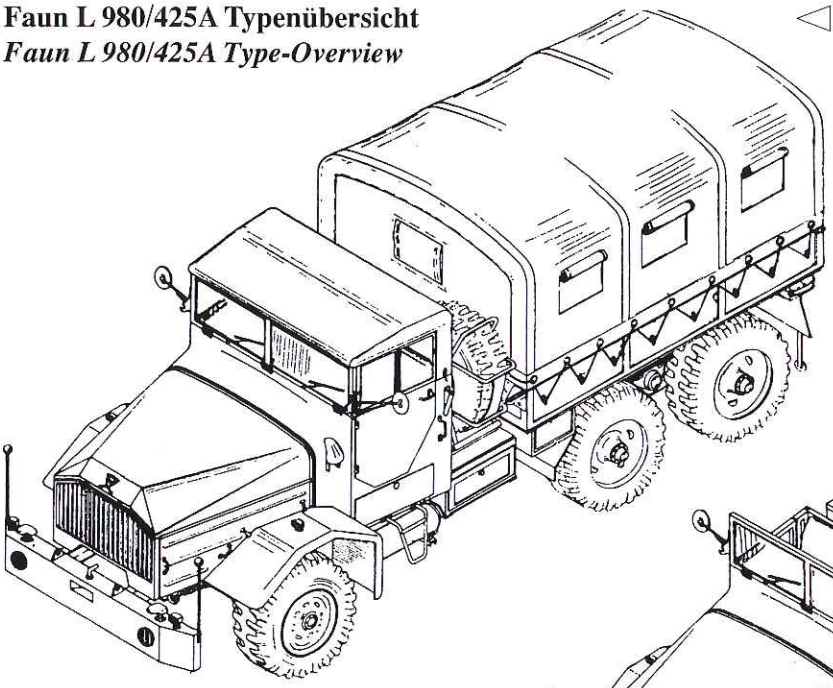
Heckansicht der Zugmaschine L 908/425A. Deutlich erkennbar ist die Einzelbereifung des Fahrzeuges. Rechts und links neben der Anhängerkupplung sind die Enden des Fahrzeugsrahmens zu sehen, die durch Kastenbleche als Stoßfänger verstärkt sind. Darüber ist der Hilfsrahmen der Pritsche sichtbar. Links neben dem linken Rahmenholm des Chassis befindet sich der Seilführungsblock für das Windenseil, welches hier herausgeführt wird.
Rear view of the L 908/425A prime mover. Prominent is the single wheel configuration of the vehicle. On the right and left side of the pintle hook the ends of the chassis frame can be seen, reinforced by box-shaped metal sheets acting as bumper. Above the auxiliary frame of the platform is visible. A fairlead for the recovery rope, which comes out here, is fixed onto the left side near the left frame member of the chassis. **(JV/Faun)**



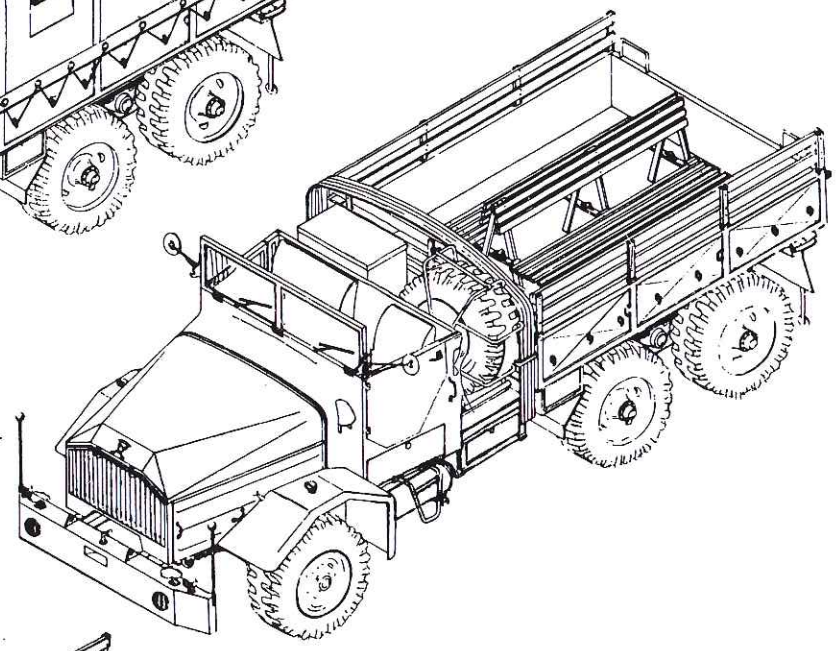


Mit den beiden Hebeln im Armaturenbrett können von Hand die Motorbremse (oberer Hebel) und die Anhängerbremse (unterer Hebel) betätigt werden.
With these two levers on the instrument panel the engine brake (upper lever) and the trailer's brake (lower lever) can be controled manually. **(Bw)**

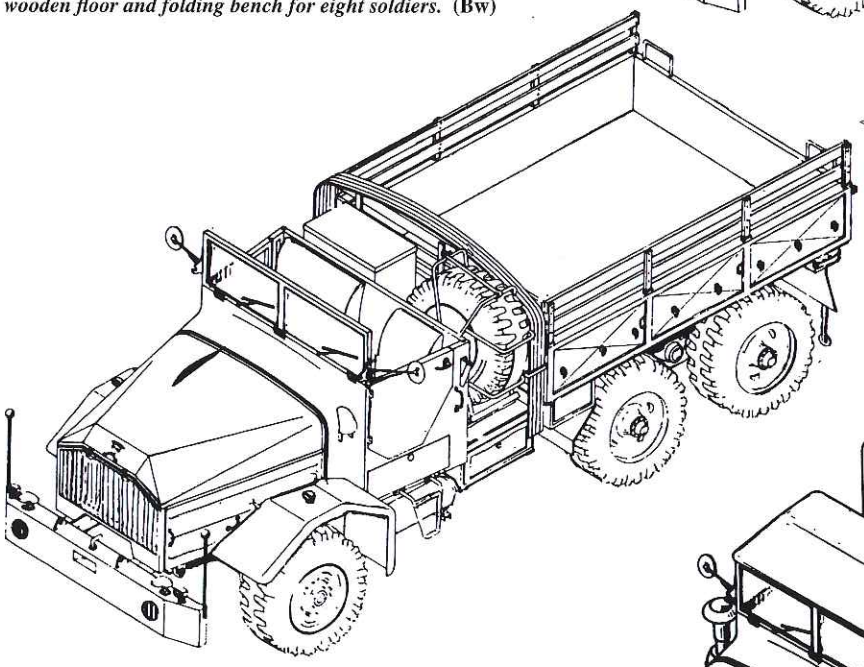
Faun L 980/425A Typenübersicht
Faun L 980/425A Type-Overview



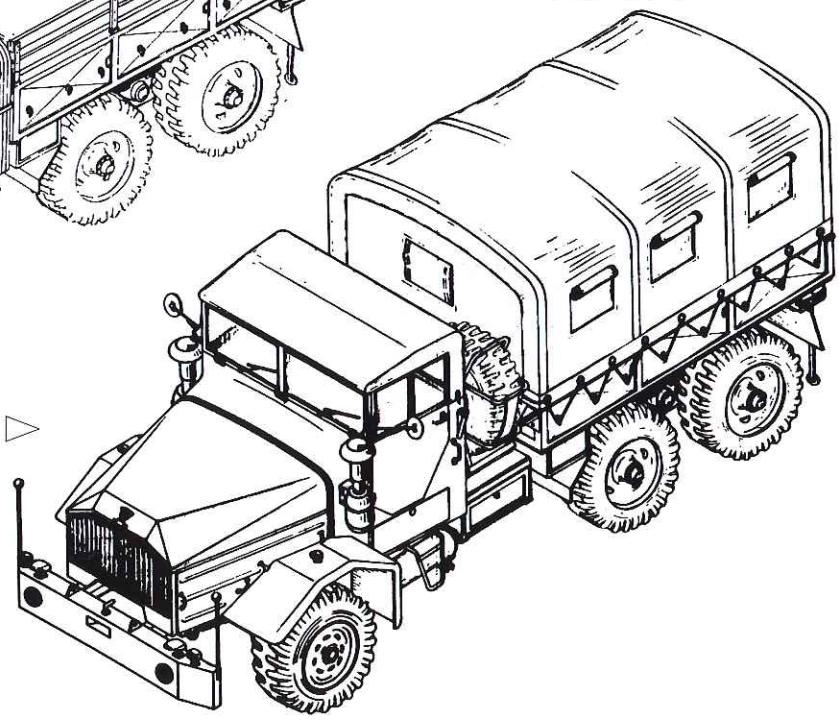
Gesamtdarstellung der Zugmaschine Faun L 908/425 A mit Dieselmotor und Seilwinde, offenes Fahrerhaus.
Overall view of the prime mover Faun L 908/425A with diesel engine, winch and soft-top cab. **(Bw)**



Gesamtdarstellung der Zugmaschine Faun L 908/425 A mit Dieselmotor und Seilwinde in abgeplantem Zustand. Pritsche mit Holzboden und Klappsitzbank für acht Soldaten.
Overall view of the prime mover L 908/425A with diesel engine, winch and folded soft-top elements. Platform with wooden floor and folding bench for eight soldiers. **(Bw)**



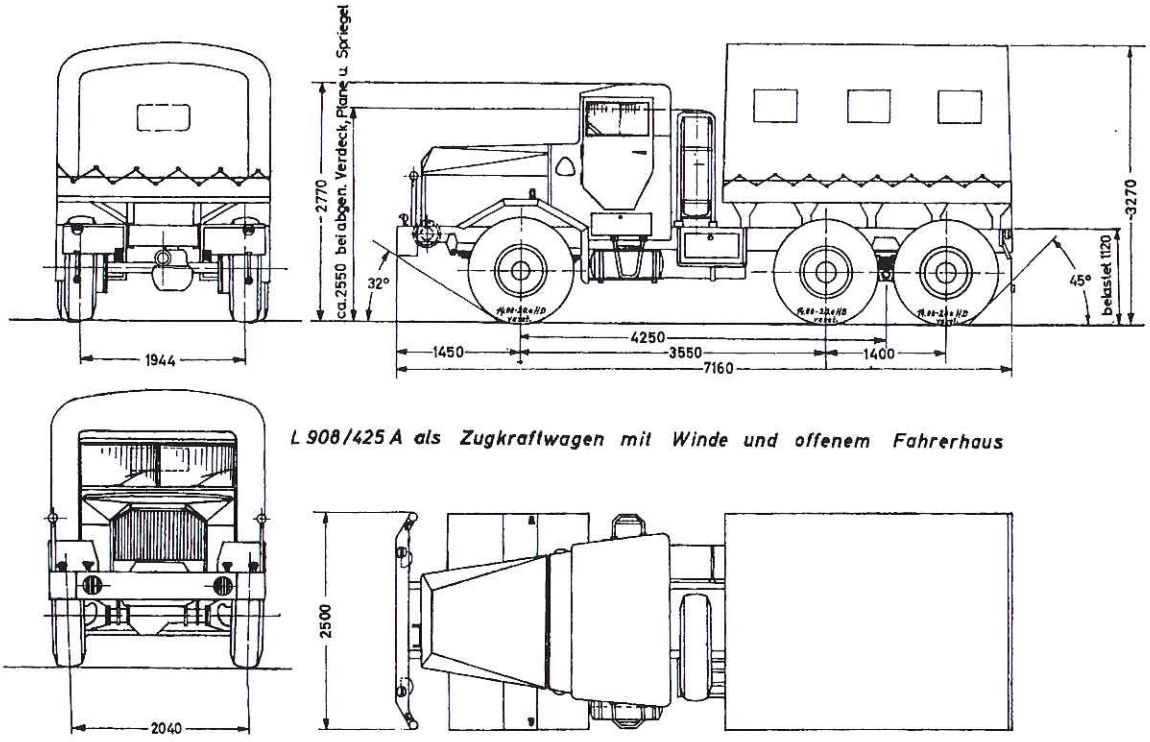
Gesamtdarstellung der Zugmaschine Faun L 908/425 A mit Dieselmotor und Seilwinde in abgeplantem Zustand. Ganzstahlpritsche.
Overall view of the prime mover L 908/425A with multi-fuel engine, winch and folded soft-top elements. Full metal platform. (Bw)



Gesamtdarstellung der Zugmaschine Faun L 908/425 A mit Vielstoffmotor und Seilwinde, offenes Fahrerhaus. Die Ausführungen mit Vielstoffmotor unterscheiden sich von den Dieselmotorvarianten nur durch die außen angebrachten Zyklon-Luftfilter. Auf die zeichnerische Darstellung der übrigen Varianten kann daher aus Platzgründen verzichtet werden.
Overall view of the prime mover L 908/425A with diesel engine, winch and soft-top cab. Variants with multi-fuel engines can be distinguished from the diesel variant by the external cyclone air-filters. Thus, line-drawings of the other variants are not repeated here. **(Bw)**

Faun L 908/425 A (Diesel und Vielstoff)

Maßstab 1/87 Scale



L 908/425 A als Zugkraftwagen mit Winde und offenem Fahrerhaus

Faun LK 908 A (Diesel)

Faun LK 908 A (Diesel)

Mit dem Fahrzeugtyp L 908/425 A nahezu identisch war der Fahrzeugtyp LK 908/A. Er war auch für den gleichen Verwendungszweck, also Abschlepp- und Bergungsfahrzeug und als Zugmittel für Sonderzwecke beschafft worden. Diese Fahrzeuge wiesen alle ein festes Fahrerhaus auf. Auf dem Boden einer Ganzstahlpritsche war ein Abschleppkran des Typs W 3410 aus vier nicht verstellbaren Rohrstützen montiert, der 600 mm über die Pritschenhinterkante herausragte. Seine Hubkraft betrug 10.000 kg. Eine hinter der vorderen Pritschenbordwand angeordnete Seilwinde betätigte das Kranseil. Diese Seilwinde hatte im direkten Zug eine Zugleistung von 5.000 kg. Besatzungen von abgeschleppten Fahrzeugen konnten auf klappbaren Sitzbänken an den Längsseiten der Pritsche transportiert werden. Von diesen Fahrzeugen wurden 20 Stück beschafft. Sie wurden ausschließlich mit Dieselmotoren gebaut, da die Beschaffung zur Zeit der Einführung der Vielstoffmotoren bereits abgeschlossen war. Das Fahrzeug wies ein Leergewicht von 10.600 kg auf und konnte, bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 20.000 kg, 9.400 kg zuladen. Die übrigen Daten entsprachen denen des Typs L 908/425 A. Dieser Fahrzeugtyp war ebenfalls einzelbereift.

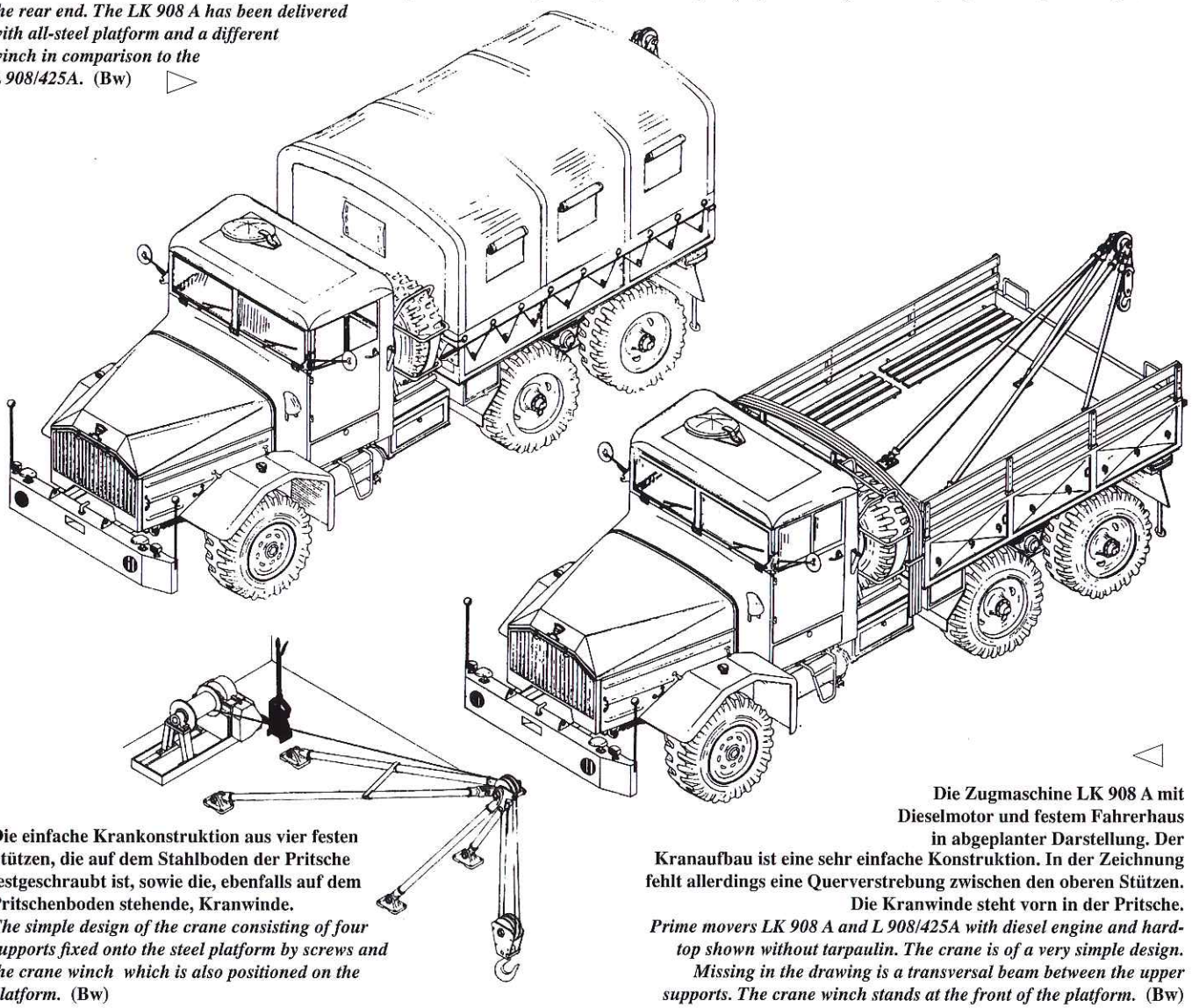
Very similar to the L 908/425 A was the LK 908/A. Designed for identical purposes the vehicle was used for recovery and salvage operations and for towing of special-purpose equipment. All vehicles showed a hard-top cab. Mounted on the floor of an all-steel platform was a recovery crane of type W 3410 consisting of four non-adjustable tubular support-legs protruding 600 millimetres beyond the rear end of the platform. Lifting weight was 10,000 kilograms. A winch was positioned at the forward end of the platform to control the rope of the crane. The winch had a towing power of 5,000 kilograms without support equipment. Crews of disabled vehicles could be accommodated on foldable benches along the sides of the rear platform during towing operations. 20 vehicles of this type were procured. All were equipped with diesel engines, as procurement of multi-fuel engines had ended before. The vehicles had an empty weight of 10,600 kilograms, a maximum gross weight of 20,000 kilograms and a payload of 9,400 kilograms. Other specification were identical to the type L 908/425 A vehicles. This type of vehicle also showed a single wheel configuration on all axles.

Aus dieser Perspektive sind die frühen Ausführungen der Zugmaschinen der Typen L 908/425 A und LK 908 A mit festem Fahrerhaus und Dieselmotor nicht zu unterscheiden. Diese Motorenart ist von außen an den muschelförmigen Lufthutzen in den Seitenwänden der Motorhaube, vor den Türen, zu erkennen. Gerätehalterungen sind an den Seitenwänden der Motorhaube nicht angebracht. Auch die Frontscheibe des festen Fahrerhauses ist klappbar. Über dem Stoßfänger ist ein Seilführungsblock zu erkennen, aus dem das Windenseil herausgeführt wird. Das Reserverad fehlt bei diesem Fahrzeug.
From this perspective early prime movers of type L 908/425A and LK 908A with hard-top and diesel engine cannot be differenciated. The type of engine can be identified by the shell-shape air-suction device on the side of the bonnet in front of the doors. Latches for equipment are not fixed to the bonnet sides. The windscreen of the hard-top can also be folded. Noticeable above the bumper is a fairlead where the rope of the winch comes out. This vehicle does not carry a spare wheel. **(JV/Faun)**

Hier ist nun der wesentliche Unterschied des Typs LK 908A zum Typ L 908/425 A zu sehen: Der Bergekran. Er besteht aus einer festen Rohrkonstruktion, die auf dem Boden der Ganzstahlpritsche verschraubt ist.
Here the main difference of the LK 908A to the L 908/425A is clearly visible: the recovery crane. The crane consists of a massive tube construction screwed to the all-steel platform. **(JV/Faun)**

Die Zugmaschinen LK 908 A und L 908/425 A mit Dieselmotor und festem Fahrerhaus unterscheiden sich äußerlich nur durch den Kran auf der Pritsche, der über die hintere Bordwand herausragt. Die LK 908 A wurde aber ausschließlich mit der Ganzstahlpritsche und einer anderen Seilwinde ausgestattet, als der Typ L 908/425 A.

***Prime movers LK 908A and L 908/425A with diesel engine and hard-top cab differ externally only by the crane fixed to the platform and protruding over the rear end. The LK 908 A has been delivered with all-steel platform and a different winch in comparison to the L 908/425A.* (Bw)**



Die einfache Krankonstruktion aus vier festen Stützen, die auf dem Stahlboden der Pritsche festgeschraubt ist, sowie die, ebenfalls auf dem Pritschenboden stehende, Kranwinde.

***The simple design of the crane consisting of four supports fixed onto the steel platform by screws and the crane winch which is also positioned on the platform.* (Bw)**

Die Zugmaschine LK 908 A mit Dieselmotor und festem Fahrerhaus in abgeplanter Darstellung. Der Kranaufbau ist eine sehr einfache Konstruktion. In der Zeichnung fehlt allerdings eine Querverstrebung zwischen den oberen Stützen. Die Kranwinde steht vorn in der Pritsche.

***Prime movers LK 908 A and L 908/425A with diesel engine and hard-top shown without tarpaulin. The crane is of a very simple design. Missing in the drawing is a transversal beam between the upper supports. The crane winch stands at the front of the platform.* (Bw)**

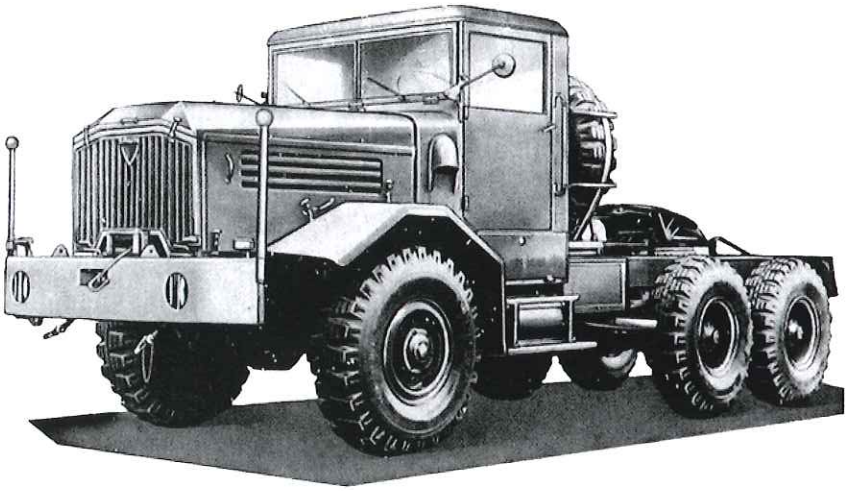
Faun L 908 SA (Diesel und Vielstoff)

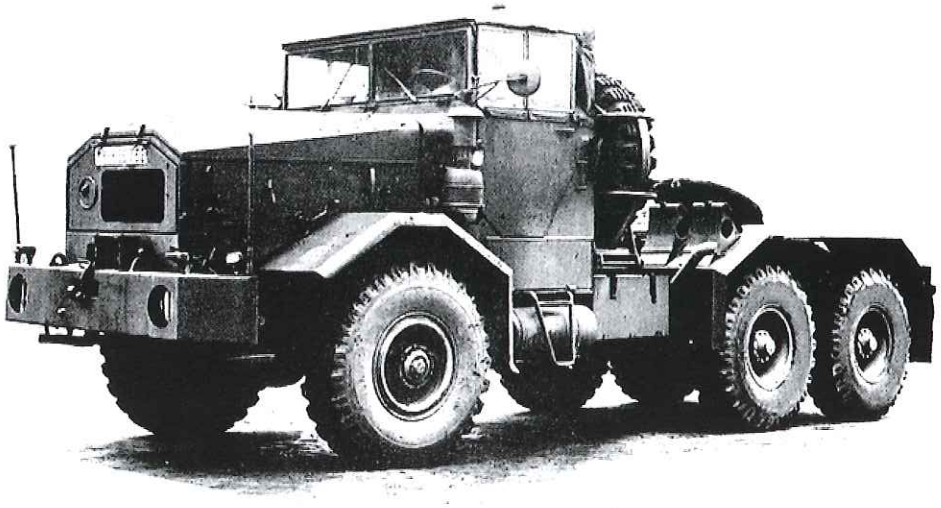
Faun L 908 SA (Diesel and Multifuel)

Als Sattelzugmaschine zum Transport schwererer Sattelauflieger bis 40 Tonnen Gesamtzuggewicht, sowie als Zugmaschine, wurden 28 Fahrzeuge des Typs L 908/SA in der Zeit von 1957 bis 1963 beschafft. Feste Führerhäuser, wie auch Führerhäuser mit Tuchverdeck und abklappbarer Windschutzscheibe waren anzutreffen. Fahrzeuge mit Vielstoffmotor waren wieder an den Zyklon-Luftfiltern beiderseits der Motorhaube zu erkennen. Die Aufsattellast beim Dieselfahrzeug betrug, bei einem Leergewicht von 9.600 kg, max. 10.400 kg. Das Leergewicht des Vielstoffahrzeuges lag mit 10.500 kg höher, als das des Dieselfahrzeuges. Auch die zulässige Aufsattellast war mit 11.500 kg höher. Auch dieser Fahrzeugetyp war einzelbereift, mit einer Rotzler-Seilwinde mit 8.000 kg Zugkraft zur Fremd- und Eigenbergung ausgestattet und mit den bisher beschriebenen Fahrzeugtypen grundsätzlich identisch.

From 1957 to 1963 28 L 908/SA were procured as tractor trucks to tow heavy semi-trailers with a towing weight of up to 40 tons, and as prime movers. Hard-top cabs, soft-top cabs as well as cabs with foldable windscreens were produced. Vehicles equipped with multi-fuel engine could be identified by the cyclone air-filter arrangement on both sides of the bonnet, again. The fifth wheel of the diesel-engined version was designed to take loads of up to 10,400 kilograms while the empty weight amounted to 9,600 kilograms. The empty weight of the multi-fuel engined vehicles of 10.500 kilograms was higher in comparison. Also the maximum load of the fifth wheel amounting to 11,500 kilograms was higher. This vehicle showed a single-wheel arrangement, too, and incorporated a Rotzler-winch with a towing capacity of 8,000 kilograms for recovery and self-recovery operations identical to the vehicles described earlier.

Die Grafik zeigt einen Prototypen L 908/SA Diesel der späteren Baureihe für die Bundeswehr. Das Fahrzeug war noch mit der Motorhaube der Zivilfahrzeuge ausgestattet. Über dem Fahrgestellrahmen, zwischen Reserverad und Sattelteller ist die Seilwinde sichtbar, deren Seil vorn aus dem Seilführungsblock austritt und an der vorderen Hängerkupplung befestigt ist. Das Fahrzeug war, wie in der späteren Serie auch, einzelbereift.
The graphic shows a prototype of the later L 908 /SA Diesel for the German Armed Forces. The vehicle was still equipped with the bonnet for commercial vehicles. Above the chassis frame and in between spare wheel and fifth wheel the winch can be seen, where the rope comes out to be hooked onto the trailer. The vehicle shows the single-wheel configuration of the later series.
(JV/Faun)

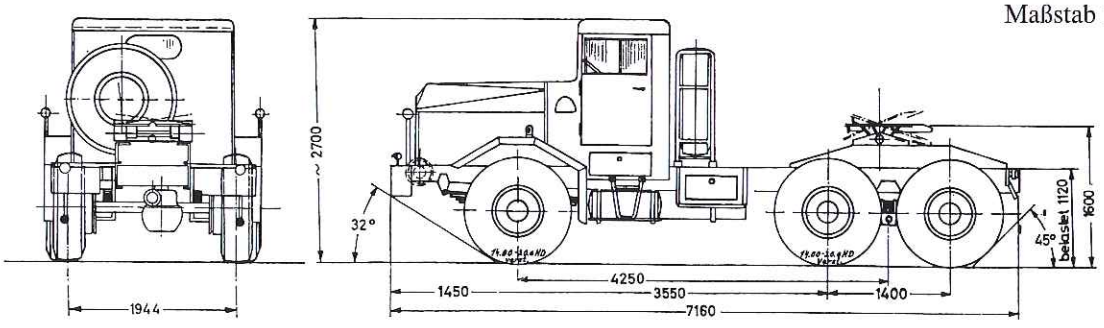




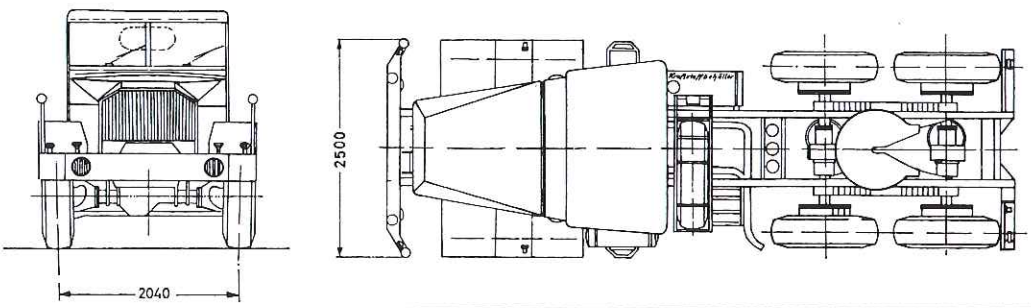
Ein nach 1961 gebautes L 908/SA Vielstoff-Fahrzeug zeigt ein verändertes Aussehen. Der Rippenkühlergrill des Dieselfahrzeugs wurde durch den hier gezeigten Grill ersetzt. Seitlich der Motorhaube befinden sich Gerätehalterungen. Die außen stehenden Luftfilter weisen das Fahrzeug als ein Fahrzeug mit Vielstoffmotor aus, der in ab 1961 ausgelieferte Fahrzeuge eingebaut wurde. Zu dieser Zeit wurden für die Bundeswehr auch nur noch Fahrzeuge mit Klappverdeck gebaut.
The L 908/SA multi-fuel engined vehicle build after 1961 looks different. The ribbed grille of the diesel-engined vehicle has been replaced by the shown grille arrangement. On the side of the bonnet are latches for equipment. The protruding air-filters point to the multi-fuel engine, incorporated into vehicles delivered from 1961. At this time vehicles delivered to the German Armed Forces had soft-top cabs only. **(JV/Faun)**

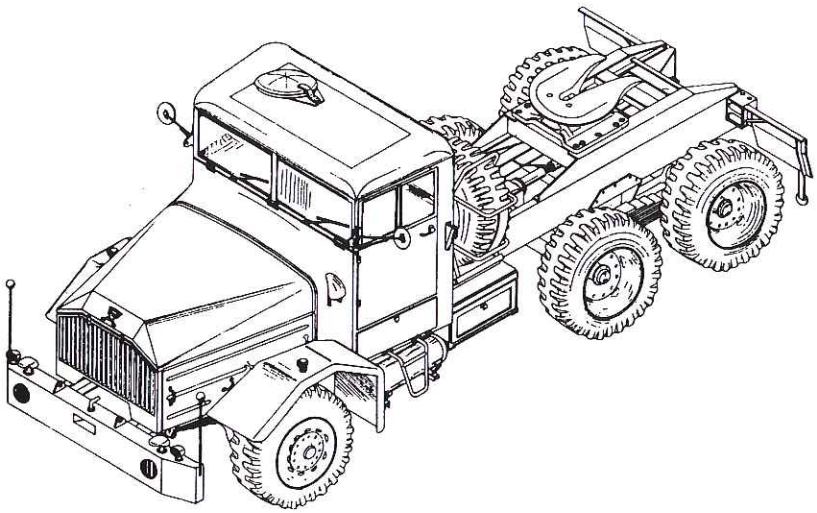
Faun L 908/SA

Maßstab 1/87 Scale



L 908 / SA als Sattelzugmaschine mit Winde und geschlossenem Fahrerhaus





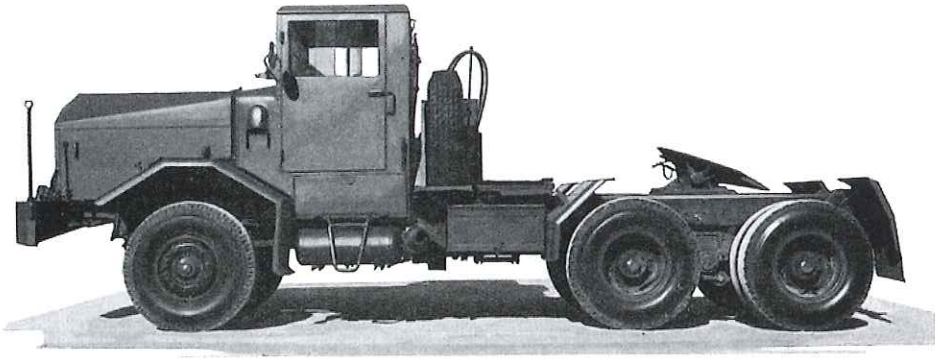
Zeichnerische Gesamtdarstellung der Sattelzugmaschine Faun L 908 SA. 28 Fahrzeuge des Typs L 908/SA wurden in der Zeit von 1957 bis 1963 beschafft. Feste Führerhäuser, wie auch Führerhäuser mit Tuchverdeck und abklappbarer Windschutzscheibe waren anzutreffen. Fahrzeuge mit Vielstoffmotor sind wieder an den Zyklon-Luftfiltern beiderseits der Motorhaube zu erkennen.
Overall drawing of a tractor truck L 908/SA. From 1957 to 1963 28 L 908/SA were procured as tractor trucks to tow heavy semi-trailers with a towing weight of up to 40 tons, and as prime movers. Hard-top cabs, soft-top cabs as well as foldable windscreens could be met. Vehicles equipped with multi-fuel engine can be identified by the cyclone air-filter arrangement on both sides of the bonnet. **(Bw)**

Faun L 908/SAT (Diesel)

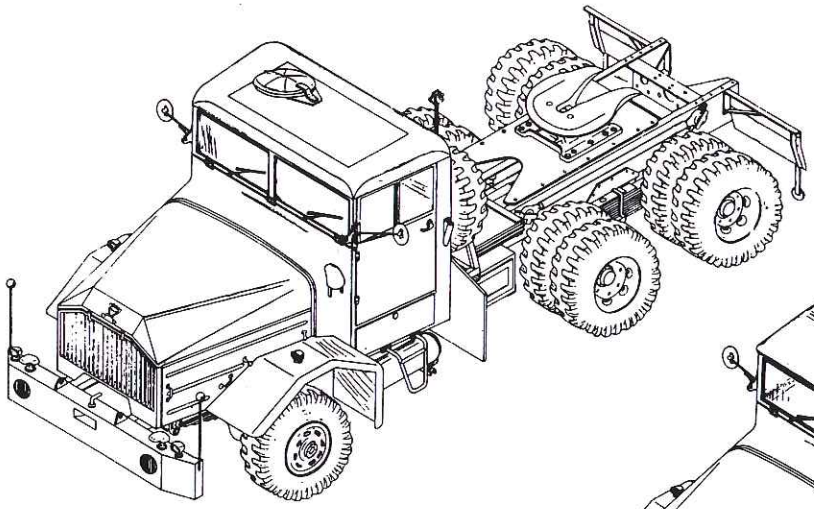
Faun L 908/SAT (Diesel)

Überwiegend zum Transport großer Tanksattelauflieger wurde in den Jahren 1957 bis 1959 mit einer Stückzahl von 78 die Sattelzugmaschine L 908/SAT beschafft. Sie konnte aber auch andere Sattelauflieger aufnehmen und als Zugmaschine im Anhängerbetrieb eingesetzt werden. Es waren sowohl feste Fahrerhäuser (frühe Baulose), als auch solche mit Tuchverdeck und abklappbarer Frontscheibe anzutreffen. Von der Sattelzugmaschine des Typs L908/SA unterschied sie sich u.a. durch Zwillingsbereifung der Größe 11.00-20 und durch eine deutlich niedrigere Position des Satteltellers. Über eine Seilwinde verfügte dieses Fahrzeug nicht. Das Leergewicht betrug 9.360 kg, das zulässige Gesamtgewicht 21.200 kg. Unter den Achsen betrug die Bodenfreiheit (leer) 330 mm, die Bauchfreiheit war mit 480 mm angegeben. Die Überhangwinkel vorn/hinten betrugen 28°/40°. Auch war die Wattiefe mit 500 mm deutlich geringer, als bei den anderen Typen dieser Baureihe. Diese Bauartunterschiede dürften auch zu einer verminderten Geländegängigkeit des Typs L 908 SAT geführt haben. Die Steigfähigkeit betrug bei einem Gesamtzuggewicht von 32 Tonnen aber immerhin 54%. Die Hauptabmessungen des Fahrzeuges waren identisch mit den übrigen Fahrzeugen dieser Baureihe.

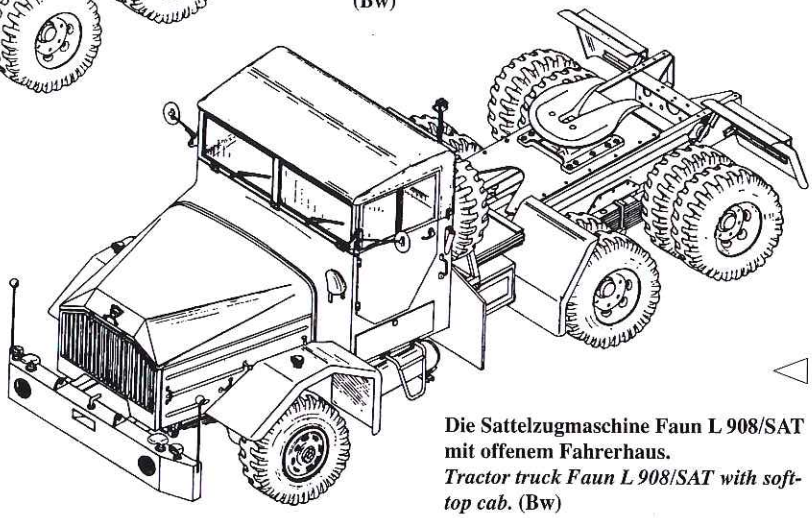
For towing heavy semi-trailer tankers a total of 78 tractor trucks L 908/SAT have been procured from 1957 to 1959. Nevertheless the vehicles were able to tow other semi-trailers or act as prime mover to tow trailers as well. There were hard-top cabs (early series vehicles), as well as vehicles with soft-tops and with foldable windscreens. Differences to type L 908/SA tractor trucks include the double rear-wheel configuration with 11.00x20 size tyres and the conspicuously lower placement of the fifth-wheel plate. No winch was fitted. Empty weight was 9,360 kilograms and maximum gross-weight reached 21,200 kilograms. Below axles ground-clearance measured 330 mm unloaded, and 480 mm under the belly. Angle of approach and departure were 28 and 40 degrees respectively. Also, the fording depth of 550 mm was suspiciously lower in comparison to the other vehicles of the series. These differences in construction may be the reason for a lower cross-country performance of the L 908/SAT series of vehicles. With a total towing weight of 32 tonnes the gradient reached 54 percent after all. Main dimensions were identical to the other vehicles of the family.



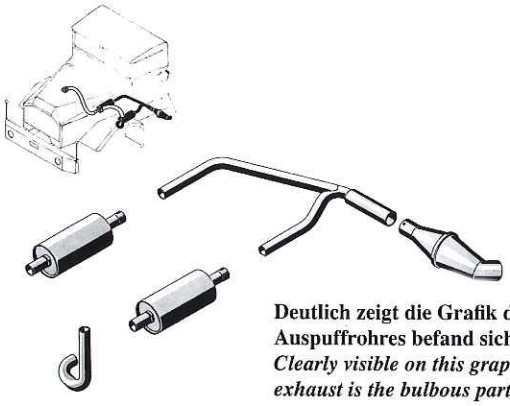
Hier ist die Sattelzugmaschine L 908/SAT Diesel von der Fahrerseite zu sehen. Da es sich, von seinem Verwendungszweck her, eher um ein Straßenfahrzeug handelt, ist es mit kleineren Rädern, als sein artverwandter Typ L 908/SA, ausgerüstet und führt Zwillingsbereifung an den Hinterachsen. Im Bild hier ist auch zu erkennen, dass das Reserverad Straßenprofil trägt. Auch unterscheidet sich die Reserveradhalterung erkennbar von der der übrigen Typenreihen der Faun-Haubenfahrzeuge. Weiter ist zu erkennen, dass der Satteltelle direkt auf die Stahlplatte über dem Fahrzeugrahmen montiert war, also ohne einen Hilfsrahmen. Somit ist die Sattelhöhe deutlich niedriger als beim Typ L 908/SA. Überwiegend wurde das Fahrzeug als Zugmaschine für den 25.000 Liter Tanksattelauflieger eingesetzt. Aus Sicherheitsgründen war deshalb der Auspuff weiter vorn angeordnet und trat unter der Rückwand des Fahrerhauses unter dem Chassis hervor. Auch ist das Auspuffrohr mit einem Funkenfilter versehen.
Here a tractor truck L 908/SAT diesel seen from the driver's side. Mostly employed on paved surfaces the vehicle is equipped with smaller wheels in comparison to the similar L 908/SA, equipped with dual rear wheels. Also visible is the roads-only profile of the spare wheel. Additionally the spare wheel stowage looks rather different to others used by the heavy long-bonneted Faun vehicles. Further on to be noticed is that the fifth wheel has been fixed directly to the steel plate above the chassis' frame without any adapter frame. Thus, the height of the fifth wheel is considerably lower as with the type L 908/SA vehicles. The vehicle was mainly used to tow the 25,000-litre tanker semi-trailer. For safety reasons the exhaust pipe was moved to the front of the vehicle protruding under the rear of the cab below the chassis. Additionally the exhaust is equipped with a spark suppressor. **(JV/Faun)**



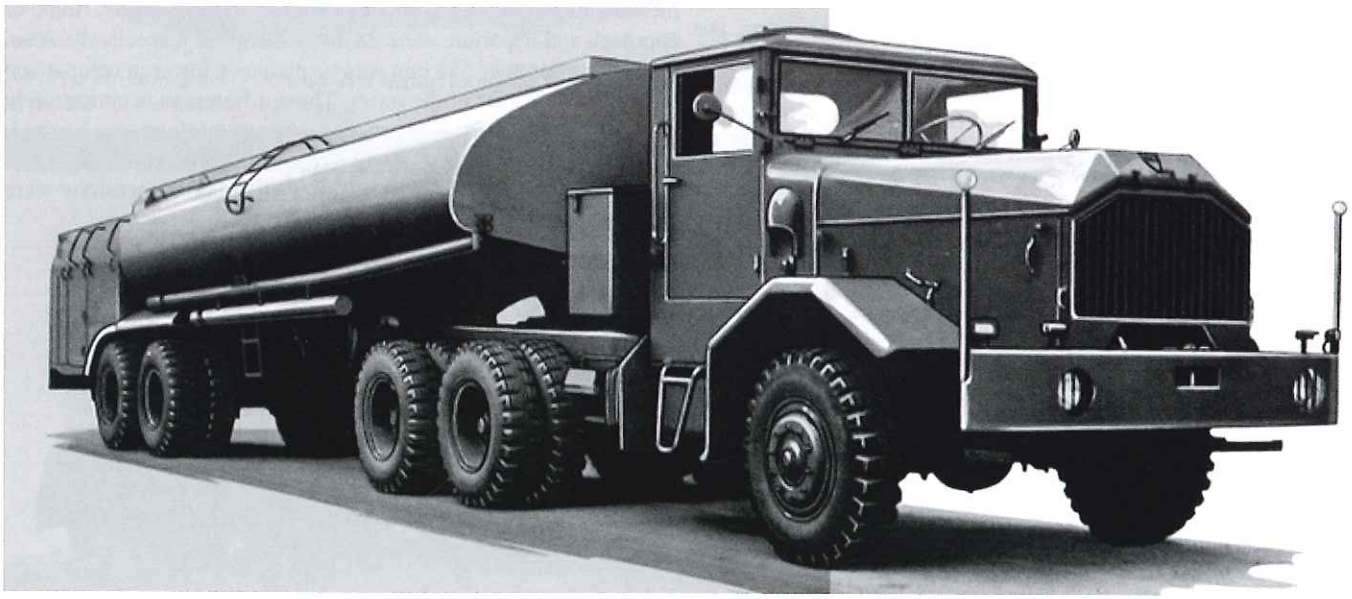
Die Sattelzugmaschine Faun L 908/SAT mit festem Fahrerhaus im Blickwinkel von schräg oben. Die niedrige Anordnung des Satteltellers auf einer Stahlplatte über den Hinterachsen auf dem Fahrzeugrahmen ist gut zu erkennen.
The tractor truck L 908/SAT with hard-top cab seen from an oblique position from above. Note the low position of the fifth wheel mounted onto a steel plate above the rear axles on the chassis' frame. **(Bw)**



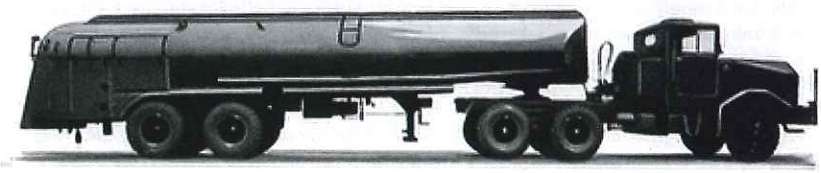
Die Sattelzugmaschine Faun L 908/SAT mit offenem Fahrerhaus.
Tractor truck Faun L 908/SAT with soft-top cab. **(Bw)**



Deutlich zeigt die Grafik die Lage der kurzen Rohrführung der Motorabgase bis ins Freie. Am Ende des Auspuffrohres befand sich eine Verdickung, der Funkenfilter.
Clearly visible on this graphic is the position of the short pipe to release the exhaust gases into the air. At the end of the exhaust is the bulbous part of the spark suppressor. **(Bw)**



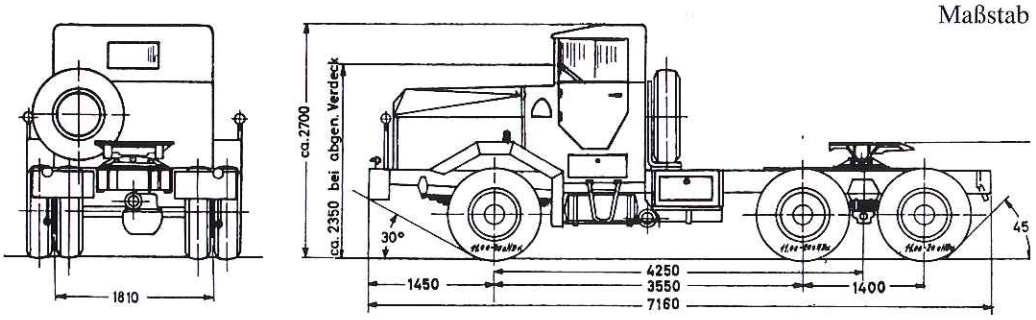
Die Hauptaufgabe der Sattelzugmaschine Faun L 908/SAT war der Transport des Tanksattelaufliegers 25.000-l Typ F 6 DI des Herstellers Luther & Jordan.
Main task of the tractor-truck Faun L 908/SAT was hauling 25,000 litre semi-trailers of type F 6 DI made by Luther & Jordan. **(JV/Faun)**



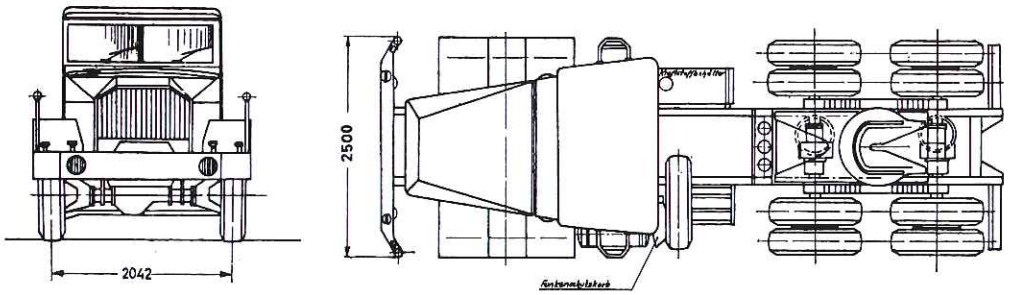
Das Gespann aus Faun Sattelzugmaschine L 908/SAT und Luther & Jordan Tanksattelaufliger 25.000-l in der Seitenansicht.
Side view of the vehicle train of Faun tractor truck L 908/SAT and 25,000 litre semi-trailers of type F 6 DI made by Luther & Jordan.

Faun L 908/SAT

Maßstab 1/87 Scale



L 908 / SAT als Sattelzugmaschine für Tankaufleger mit offenem Fahrerhaus



Technische Date - Serie 908 - *Technical Data*

	L 908 SAT	L 908SA	LK 908 A	L 908/425 A
Achsstand / wheelbase (mm):	3.550 + 1.400	3.550 + 1.400	3.550 + 1.400	3.550 + 1.400
Spurweite vorn-hinten / track width front-rear (mm):	2.042 / 1.810	2.040 / 1.944	2.040 / 1.944	2.040 / 1.944
Wendekreis / turning circle (mm):	17.600	17.600	17.600	17.600
Gesamtlänge / length overall (mm):	7.160	7.160	7.160 + 600	7.160
Gesamtbreite / width overall (mm):	2.500	2.500	2.500	2.500
Gesamthöhe ohne-mit Plane / height w/wo tarpaulin (mm):	2.700	2.700	2.700/3.270	2.700/3.270
Pritsche Innenmaße / dimensions cargo-platform (mm):			3.250 x 2.350 x 500	
Böschungswinkel vorn-hinten / angle-of-approach/departure	28° / 40°	30° / 60°	30° / 60°	30° / 60°
Bodenfreiheit - Bauchfreiheit (mm):	330 / 480	400 / 540	400 / 540	400 / 540
ground clearance below axle-below belly				
Wattiefe / fording depth (mm):	550	950	950	950
Steigfähigkeit bei Ges.-Zuggew. (kg):	32 t = 54 %	30 t = 47 %	30 t = 47 %	30 t = 47 %
gradient with gross-train weight			20 t = 86 %	20 t = 86 %
Kletterfähigkeit / trench (mm):	300	300	300	300
Leergewicht / empty weight (kg):	9.360	9.600	10.600	9.600
Nutzlast / payload (kg):	10.000	10.400	9.400	10.400
Max. Gesamtgewicht / gross weight (kg):	21.200	20.000	20.000	20.000
Max. Sattellast / max. fifth-wheel load (kg).:	10.000	10.400		
Fahrbereich Straße / road range (km):	500	500	500	550
Max. Geschwindigkeit / top speed (km/h):	60	70	70	70
Min. Geschwindigkeit / crawling speed (km/h):	2	2	2	2
Verbrauch auf 100 km / fuel consumption per 100 km:	ca. 34 l	ca. 34 l	ca. 34 l	ca. 34 l
Kraftstoffvorrat / fuel capacity(Ltr):	200	180	180	200
Zugkraft i.d. Ebene / towing power on plane level (kg):	6.370	6.700	6.688	6.708
Felgen/ rims	8,0-20	10,0-20	10,0-20	10,0-20
Reifengröße / tyre size:	11.00-20 eHD M-verstärkt/reinf. 14 Ply (10x)	14.00-20 eHD M-verstärkt/reinf. 18 Ply (6x)	14.00-20 eHD M-verstärkt/reinf. 18 Ply (6x)	14.00-20 eHD M-verstärkt/reinf. 18 Ply (6x)
Fußbremse / main brake:	Westinghouse Zweileiter-Druckluftbremse auf alle Räder wirkend. Westinghouse two-line air-pressure brake for all wheels			
Handbremse / hand brake:	Faun-Westinghouse druckluftunterstützt, mechanisch, auf Hinterräder wirkend. Faun-Westinghouse air-pressure supported mechanical-brake for rear wheels			
Motorbremse / engine brake:	ADE-Faun Auspuffklappenbremse, fuß- oder handbetätigt. ADE-Faun exhaust-valve braking-system, foot-pedal or hand-controlled			

Zugmaschinen Baureihe L 912

Truck Tractors - Series L 912

Die Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen der Baureihe L 912 waren für einen Nennlastbereich von 15 Tonnen und ein Gesamtzuggewicht von bis zu 60 Tonnen ausgelegt. Ihr luftgekühlter Deutz V-12-Zylinder-Dieselmotor leistete 250 PS. Auch diese Baureihe erfuhr ab 1961 eine Leistungsverbesserung, da die ab diesem Jahr ausgelieferten Fahrzeuge mit luftgekühlten Deutz V-12-Zylinder-Vielstoffmotor mit einer Leistung von 265 PS versehen wurden. Diese Fahrzeugtypen waren von Anfang an mit sichtbaren Zyklon-Ölbadluftfiltern beiderseits der Motorhaube ausgestattet. Das Schaltgetriebe verfügte über sechs Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Zusätzlich war das Verteilergetriebe zwischen der Vorderachse und der ersten Hinterachse mit einem Geländevorgelege versehen, wodurch sich die Gängezahl praktisch verdoppelte. Alle Achsdifferentiale waren sperrbar. In den Grundabmessungen waren die Fahrzeuge gleich. Der Radstand betrug 3.770 mm + 1.460 mm, die Spurweite vorn 2.055 mm und hinten 1.810 mm. Die Gesamtlänge der Fahrzeuge betrug 7.650 mm, die Gesamtbreite 2.500 mm. Über dem Führerhaus war die maximale Höhe (unbeladen) 2.770 mm bzw. 3.440 mm über der Plane. Unter den Achsen betrug die Bodenfreiheit 400 mm (leer), die Bauchfreiheit war (leer) 580 mm. Vorne wiesen die Fahrzeuge einen Böschungswinkel von 30° auf, für hinten waren 60° angegeben. Als Wattiefe wurden 900 mm genannt. Diese Baureihe war mit Reifen der Größe 12.00-24 ausgerüstet und an den Hinterachsen ausschließlich zwillingsbereift. Der mittlere Verbrauch bei Straßenfahrt betrug ca. 45 l Kraftstoff pro 100 km. Es wurden 300 l Kraftstoff mitgeführt. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 76 km/h, die Mindestgeschwindigkeit mit 2,4 km/h angegeben.

Series L 912 prime movers and tractor trucks were designed for loads of up to 15 tonnes and for a total towing capacity of up to 60 tonnes. The air-cooled Deutz V-type 12-cylinder diesel engine developed 250 hp. Likewise this series of vehicles was upgraded from 1961 onwards by integrating the air-cooled V-type 12-cylinder multi-fuel engine developing 265 hp. The latter vehicles were, from the beginning, equipped with the easily recognisable cyclone oil-bath air-filters on both sides of the bonnet. The transmission had six forward gears and one reverse gear. An additional transfer case connected to the transfer gear in between the first axle and the first rear axle doubled the number of gears. Axle differentials could be blocked. Basic dimensions of the vehicles were identical. Wheelbase specifications were 3,770 mm + 1,460 mm, with front track width of 2,055 mm and rear track width of 1,810 mm. Total length was 7,650 mm, width 2,500 mm. Height above cab was 2,770 mm without load and 3,440 mm above tarpaulin. Below axles ground clearance measured 400 mm unloaded, and 580 mm under the belly. Angles of approach and departure were 30 and 60 degrees, respectively. Fording depth was given as 900 mm. This series of vehicles was equipped with 12.00x24 tyres with rear axles showing a dual rear wheel configuration. Medium fuel consumption was approximately 45 litres per 100 km on paved roads. 300 litres of fuel were carried. Maximum road speed was given as 76 km/h, while crawling speed was 2.4 km/h.

Faun L 912/45A (Diesel und Vielstoff)

Faun L 912/45 A (Diesel and Multifuel)

Als Zugmittel für Sonderzwecke, sowie als Abschlepp- und Bergefahrzeug lieferte der Hersteller Faun in den Jahren 1958 bis 1970 214 Fahrzeuge des Typs L 912/45 A an die Bundeswehr. Sie waren ausschließlich mit Tuchverdeck und mit abklappbarer Frontscheibe gebaut worden. Eine Pritsche mit Holzboden diente dem Transport schwerer Lasten oder von Ballastgewichten. Auf einer zusammenklappbaren und leicht auszubauenden Sitzbank in Pritschenlängsmitte konnten acht Soldaten transportiert werden. Zur Fremd- und Eigenbergung war eine Rotzler-Seilwinde mit 8.000 kg Zugleistung und einer Seillänge von 60 Metern vorhanden, die in beiden Richtungen, nach vorn und nach hinten, eingesetzt werden konnte. Das Leergewicht betrug 12.000 kg, das zulässige Gesamtgewicht 27.000 kg.

Häufig anzutreffen war dieser Fahrzeugtyp bei den Pionieren als Zugmittel des 25-to 16-Rad-Tiefladeanhängers von Kässbohrer zum Transport schwerer Lasten, wie z.B. Pioniermaschinen oder Brükken der Brückenlegepanzer M 48 A2 AVLB oder Leopard 1 (Biber). Voll beladen wog dieser Tiefladeanhänger 40.000 kg. Zusammen mit Zugmaschine und Ballastgewichten konnte ein Gesamtzuggewicht von 60 Tonnen daher leicht erreicht werden. Gelegentlich konnte diese Zugmaschine aber auch noch mit einem der 40-ton Rogers-Tiefladeanhänger im Schlepp beobachtet werden, welche bei der Aufstellung der Bundeswehr als Erstausstattung, zusammen mit dem Zugmaschinentyp Diamond T, von den Alliierten übernommen worden waren.

From 1958 to 1970 company Faun delivered 214 vehicles of type L 912/45 A for special towing tasks, recovery and salvage operations to the German Armed Forces. All were manufactured with soft-top cabs and foldable windscreens. A rear platform with wooden floor served as load area or the carriage of ballast. Installed in the mid of the rear platform was a foldable bench easy to remove and designed to carry eight soldiers. For recovery and self-recovery operations the vehicle was equipped with a Rotzler-winch with a towing capacity of 8,000 kilograms and 60 metres of rope, mounted on the vehicle's frame behind the cab for operations in both directions, forward and rearward. Empty weight was 12,000 kilograms and total gross weight amounted to 27,000 kilograms.

The vehicles could often be met serving with combat engineer units towing 25-ton semi-trailers of company Kaessbohrer of 16-wheel configuration for the transport of heavy loads such as engineer vehicles or AVLB bridges of the M 48 A2 AVLBs and Biber AVLBs, the latter based on a Leopard chassis. Fully loaded the semi-trailer had a weight of 40,000 kilograms. Both towing machine and trailer could easily accumulate a weight of 60 tonnes. Rarely seen was the combination of the towing vehicle hauling a 40-ton Rogers flatbed trailer, which had been procured in the early years of the German Armed Forces for the Diamond T prime mover.

Hier ist das Gespann aus Faun L 912/45 A Zugmaschine und 16-Rad-Tiefladeanhänger wohl in einer Kaserne abgestellt. Auffallend ist die rot-weiße Markierung, die sich über die gesamte Stoßstange erstreckt. Während der warmen Jahreszeit wurden die Zugmaschinen gerne ohne die seitlichen Bleche der Motorhaube gefahren. Dies verbesserte zwar die Motorkühlung, dafür beeindruckte die „Musik" des 12-Zylinder-Motors aber die Umgebung um so vernehmbarer.

This vehicle train consisting of a prime mover L 912/45 A and 16-wheel low-bed trailer may be parked on a barracks ground. Note the red-and-white markings covering the whole bumper. During the warmer seasons the trucks were often used without the side panels of the engine's bonnet. This enhanced cooling but also covered the surroundings with a considerable „music" caused by the 12-cylinder engine.

(KA)

Dieses Gespann ist während einer Einsatzpause auf einem Parkplatz abgestellt. Hier wird deutlich, dass die Kombination der beiden Fahrzeuge doch eine beträchtliche Länge erreichte und – trotz der Allradlenkung des Anhängers – sicher auch hohe Anforderungen an das fahrerische Geschick des Fahrzeugführers stellte. Auch der Kran für die Reserveräder, hier auf dem hinteren Fahrgestell sichtbar, konnte auf beiden Fahrgestellen in dafür vorhandene Halterungen eingesteckt werden.
The train parked during an operational break on a parking area. Here it is clearly visible that the vehicle train could reach a considerable length and put the driver's abilities to the limit even with all-wheel steering of the trailer. The jib for the spare wheels, here visible on the rear dolly, could be installed on both ends of the trailer in special mountings. **(Bw)**

Der 16-Rad-Tiefladeanhänger konnte zum Transport schweren Pioniergerätes, wie auch zum Transport leichter Panzer eingesetzt werden. Hier ist das Ladegut ein Flakpanzer M-42. Da der Anhänger gleichermaßen in beide Richtungen gezogen werden konnte – lediglich die Zuggabel und die Beleuchtungseinrichtung war mit wenigen Handgriffen umzubauen – konnten sich die beiden Reserveräder auf dem jeweils vorderen oder hinteren Fahrgestell befinden oder, wie in diesem Fall, auf die Fahrgestelle verteilt transportiert werden. Im Hintergrund sieht man einen Magirus-Deutz A 6500.
The 16-wheel low-bed trailer could be used for the transport of heavy engineer equipment as well as light tanks. Here the load is represented by a M42 air defence tank. By removing and fixing the towing fork as well as the lighting device from the front to the rear, the trailer could be towed in both directions, while the spare wheels could be stowed either in the front or rear of the trailer or carried as seen here distributed on the chassis elsewhere. Note the Magirus-Deutz A 6500 in the background. **(JV)**

Ein Gespann aus Faun L 912/45 A Zugmaschine und 16-Rad-Tiefladeanhänger im Einsatz. Transportiert wird eine schwere Planierraupe des Typs Kaelble PR 660 mit 160 PS Vielstoffmotor und einem Gewicht von 20 Tonnen. Der Räumschild wurde zum Transport demontiert. Am Heck ist die Raupe mit einer Eintrommel-Seilwinde ausgerüstet. Anstelle der Winde konnte auch ein Tiefaufreisser angebracht werden.

A vehicle train consisting of a prime mover L 912/45 A and 16-wheel low-bed trailer in action. Loaded is a heavy bulldozer type Kaelble PR 660 with 160 hp multi-fuel engine weighing 20 tonnes. The dozer has been removed for transport. At the rear the crawler is equipped with a single-drum winch. Instead a long scarifier could be attached. **(KA)**

Die Zugmaschine Faun L 912/45 A, Fahrerseite. Es beeindruckt die riesige Motorhaube des Fahrzeugs, unter der sich ein mächtiger Motor verbirgt. An jeder Seite der Motorhaube versorgt ein Zyklon-Luftfilter den Motor mit sauberer Ansaugluft. Bei diesem Typ ragt ein einzelnes Auspuffrohr hinter dem Spritzlappen vor der ersten Hinterachse hervor. Beiderseits hinter den Stoßstangen-Enden befinden sich Halterungen für Reservekanister. Das Reserverad steht in einer beweglichen Halterung zwischen Fahrerhaus und Pritsche. Über insgesamt zehn Räder überträgt das Fahrzeug seine Zugkraft auf den Boden.
Prime mover L 912/45 A, driver's side view. Noteworthy is the gigantic bonnet of the vehicle hiding a powerful engine. Mounted to both sides of the bonnet is one cyclone air-filter device each to supply the engine with clear suction-air. This type shows a single exhaust pipe protruding behind the mud catcher in front of the first rear axle. On both sides behind the bumper ends are holders for jerricans. The spare wheel is stowed in a tiltable mount between cab and platform. Towing power of the vehicle is transferred to the ground by a total of ten wheels. **(JV/Faun)**

Diese Seitenansicht der Zugmaschine macht die Länge der Motorhaube besonders deutlich. Diese Motorhaube erstreckt sich knapp über ein Drittel der Gesamtlänge des Fahrzeuges. In dem hohen Gerätekasten zwischen Fahrerkabine und Pritsche wurde u. a. das Tarnnetz verstaut.
This side view of the prime mover shows the length of the bonnet very clearly. The bonnet extends to nearly one third of the whole vehicle. The high stowage box between cab and platform took camouflage nettings and other equipment. **(JV/Faun)**

Das gleiche Fahrzeug von vorne betrachtet bietet ebenfalls beeindruckende Ausmaße. Das MLC-Schild lässt schon erkennen, um welch schweres Fahrzeug es sich handelt. Das Foto wurde offenbar auf dem Gelände einer Faun-Werksvertretung aufgenommen, wie die Fahrzeuge im Hintergrund und der Herr mit Schlips am Lenkrad vermuten lassen.
Front view of the same vehicle also showing the considerable dimensions. The MLC plate hints to a heavy-weight type of vehicle. Obviously the photograph has been taken on one of the Faun premises, indicated by the civilian with tie behind the steering wheel.
(JV/Faun)

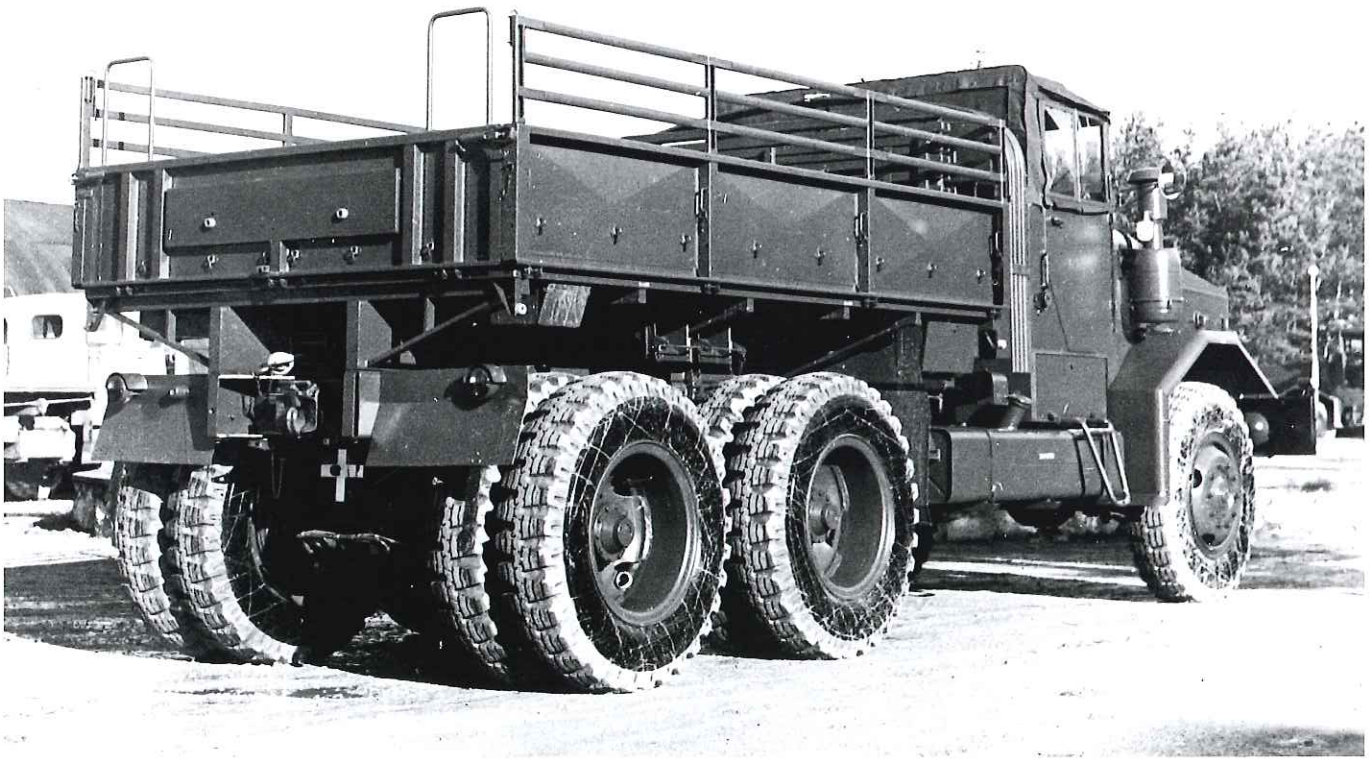
Auch dieses Foto einer L 912/45 A wurde wohl auf einem Faun-Gelände aufgenommen. Rechts neben der Zugmaschine ist ein Gleitkipper zu sehen. Links daneben, halb verdeckt, ein Faun-Kleinlaster. Jawohl, auch solche Fahrzeuge hat Faun seinerzeit gebaut. An den Anblick dieser Kleinlaster werden sich wohl nur noch die älteren „Faun-Fans" erinnern können.
This photograph of a L 912/45 A has probably been taken on one of the Faun premises, too. To the right of the prime mover a truck with tipper-platform body can be seen. On the left nearby, halfly covered, a small Faun civilian truck. Yes, such vehicles were also made by Faun at that date. Personal encounters with these small trucks may be remembered by older „Faun-fans" only.
(JV/Faun)

Einen interessanten Größenvergleich bietet dieses Bild. Links steht die Zugmaschine Faun L 912/45 A, rechts daneben eine Zugmaschine Diamond T, wie sie die Bundeswehr bei ihrer Aufstellung zunächst von den Aliierten übernommen hat, bis eigene Beschaffungsmaßnahmen angelaufen waren. Rechts außen eine Panzerhaubitze 105 mm M 44, ebenfalls aus amerikanischen Beständen übernommen. Der Diamond T, eine Entwicklung aus dem 2. Weltkrieg, war schon ein großes Fahrzeug. Er wurde aber von der Faun Zugmaschine deutlich überragt. Der aufmerksame Leser wird sich über den seltsamen Anhänger hinter der Faun-Zugmaschine wundern. Dazu in einem späteren Kapitel mehr.

This photograph allows an interesting comparison in sizes. To the left a Faun L 912/45 A prime-mover, in the center a Diamond T prime-mover, to the right a M44 105mm self-propelled howitzer which had been taken over into German Army inventory from US surplus. The Diamond T, a development dating back to World War II, had also been purchased in the early years of the modern German Army from Allied surplus stocks before German manufacturers were able to provide national truck designs. The Diamond-T is surely not a small vehicle. Note, however, how it is dwarfed by the Faun! Also note the "strange" trailer behind the Faun prime-mover. For details see the trailer chapters to follow. **(LT)**

Lastkraftwagen der 1950er Jahre erforderten sehr intensive Wartung. Es gab eine Unmenge Schmierstellen, die turnusmässig mit der Fettpresse oder der Ölkanne abzuschmieren waren. Motorölwechsel zum Sommer- und zum Winterhalbjahr waren erforderlich. Hier ist ein Soldat mit „Technischem Dienst" an seiner Zugmaschine L 912/45 A beschäftigt. Es handelt sich um eine Variante mit Dieselmotor, wie der Lammellenkühlergrill zeigt. Dieser Kühlergrill ist auch vergleichsweise höher, als der der Vielstoffvariante.

The trucks of the 1950´s demanded high efforts in maintenance. The number of lubrication points was sheer endless. Additionally the engine oil had to be changed for Summer or Winter operations. Here a soldier is busy with his L 912/45 A prime-mover. The diesel-engined variant becomes apparent when looking at the design and larger size of the engine grille, when compared to the multi-fuel variant. **(LT)**



Das hier abgebildete Fahrzeug ist hinter dem Fahrerhaus mit niedrigen Staukästen ausgestattet. Das spricht dafür, dass es sich um eine Dieselmotor-Variante handelt, was auch die einzelne Fremdstromsteckdose unter dem Haltegriff hinter der Beifahrertür bezeugt. Die Vielstoffmotor-Variante hat derer zwei.

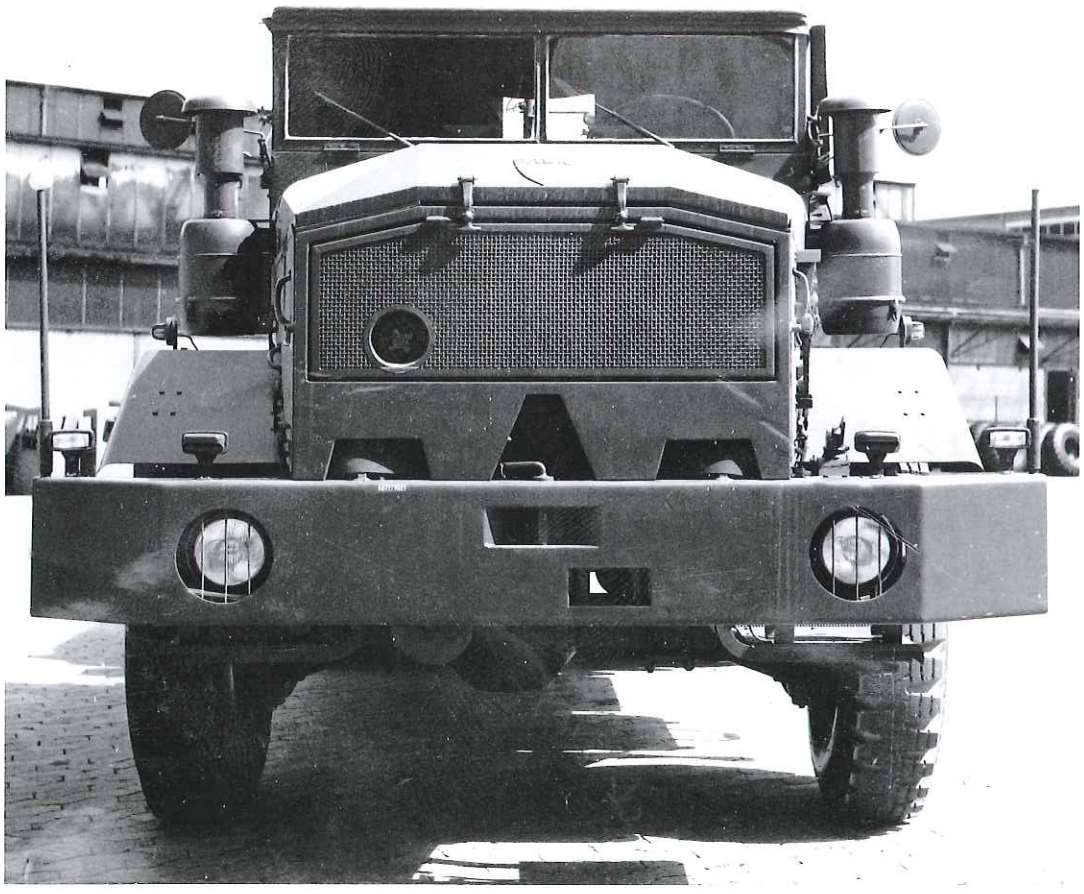
The shown vehicle is equipped with low stowage-boxes behind the cab. This hints to a diesel-powered variant, confirmed by the position of the slave starter socket below the door handle for the co-driver. The multi-fuel version has two sockets. **(JV/Faun)**

Die Zugmaschine L 912/45 A von der Beifahrerseite aus betrachtet zeigt keine Gerätehalterungen an der Seite der Motorhaube. Hinter dem Fahrerhaus befindet sich ein niedriger Staukasten für das Tarnnetz, der das Fahrzeug, zusammen mit der einzelnen Fremdstromsteckdose, als Dieselmotor-Typ ausweist. Weiter ist hinter dem Fahrerhaus die gelbe Rundumkennleuchte auf der höhenverstellbaren Stange erkennbar.

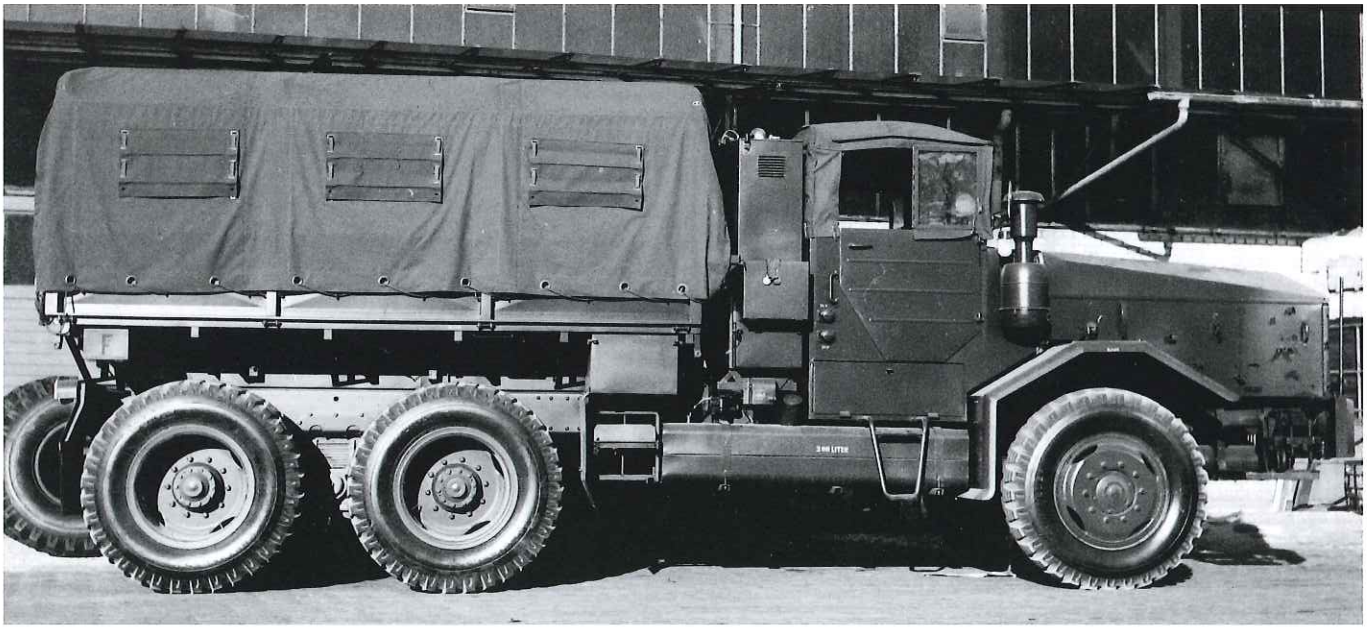
Prime mover L 912/45 A seen from the co-driver's position showing no latches for equipment on the bonnet's side. Positioned behind the cab is a lower stowage box for camouflage nets, which together with the single slave starter socket confirms the vehicle as a diesel-engined type. Further on a yellow-beam traffic warning light is attached to a small pole which can be adjusted in height. **(Bw)**

Die Zugmaschine Faun L 912/45 A in der Ansicht von links fotografiert. Es ist die Halterung für die Reservekanister, zugleich auch Plattform, auf die man sich beim Arbeiten am Motor stellen kann, zu sehen. Auf den Stoßstangen-Enden stehen sogenannte Peilstäbe, die dem Fahrer halfen, insbesondere beim Rangieren, die Dimensionen seines Fahrzeuges besser abschätzen zu können. Von den Steckfenstern des Fahrerhauses ist der hintere Teil nach vorn geklappt worden. Unterhalb der Fahrertür erkennt man eine Klappe zu einem Staukasten. Hinter dem Fahrerhaus steht das Reserverad in der beweglichen Halterung, darunter ein Staukasten für Werkzeug und Gerät. Unter dem Pritschenboden befindet sich ein weiterer Staukasten, zwei Halterungen für Bremskeile und am Ende der Kasten mit dem Feuerlöscher. Ein einzelnes Abgasrohr lugt hinter dem vorderen Spritzlappen hervor.
The prime mover Faun L 912/45 A photographed from the left side. Shown is the stowage arrangement for the spare jerricans, which can also serve as a platform for maintenance work on the engine. The bumper ends are equipped with guide rods supporting the driver during shunting operations to adjust the position of the vehicle. The rear parts of the foldable windows are in the downfolded position. Below the cab a stowage box cover can be seen. Behind the cab the spare wheel is stowed in a moveable stowage arrangement with a stowage box for tools and equipment underneath. Below the floor of the platform is a further stowage box, two holders for brake shoes and at the rear a box for the fire extinguisher. A single exhaust pipe protrudes behind the forward mud catchers. **(JV/Faun)**

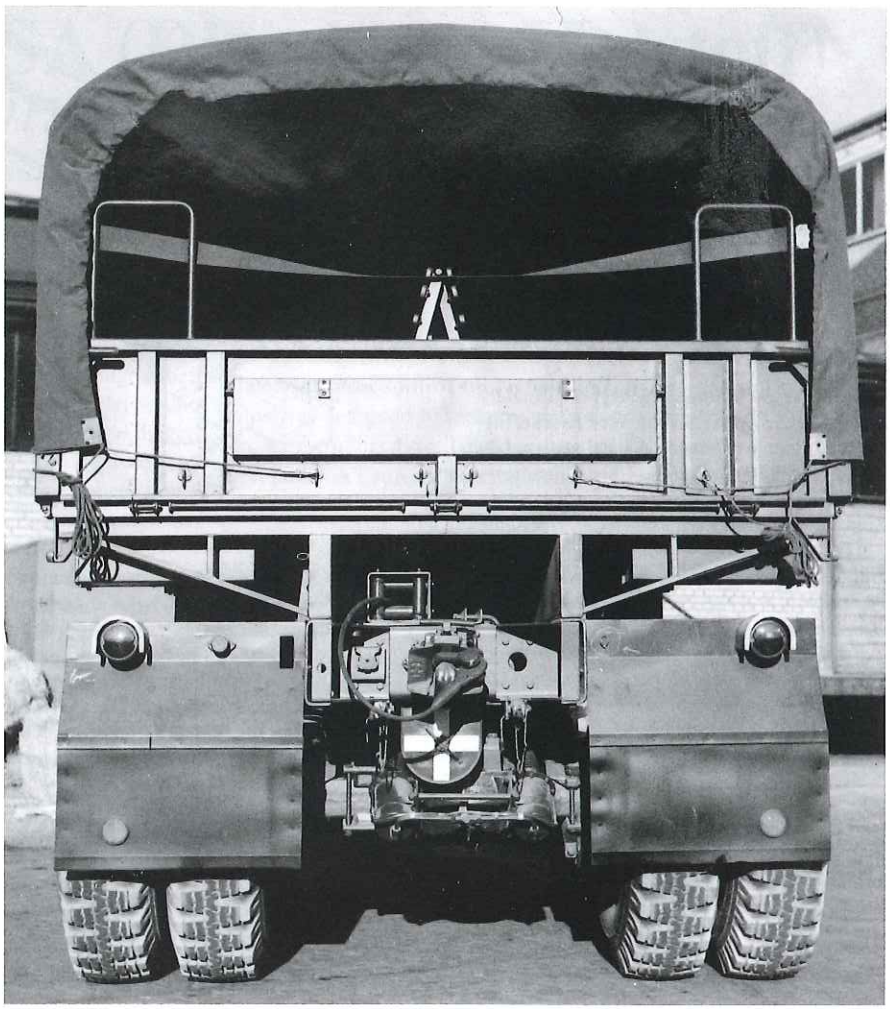
Hier sind die hinter der Stoßstange liegenden Scheinwerfer mit Schutzgitter zu sehen, darüber die Tarnscheinwerfer. In der Mitte des Stoßfängers sitzt die Rangier- oder Schleppkupplung, schräg darunter der Seilführungsblock für das Windenseil. Direkt unter der Stoßstange sieht man die Halterung für Reservekanister, zugleich Arbeitsplattform. In der runden Aussparung im Kühlergrill konnte die Motorvorwärmung angeschlossen werden.
The driving lights positioned within the bumper behind a protective metal grid, and above the bumper the black-out lights. Positioned in the mid of the bumper is the shunting and towing coupling, with obliquely below the fairlead for the rope. Directly under the bumper is a rack for a spare jerrycan, at the same time also acting as working platform. Within the rounded hole in the cooling grille a engine pre-heating device could be attached. **(JV/Faun)**



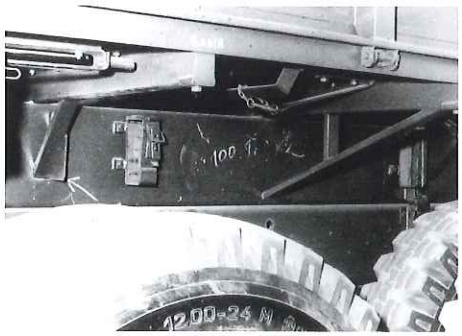
In Ansicht von vorne rechts sind die Gerätehalterungen an der Motorhaubenwand gut zu erkennen, ebenfalls die Gummiknebel, die die Motorhaube verschließen. Neben der Hinterkante der Beifahrertür befindet sich ein Handgriff als Aufstiegshilfe, darunter zwei Fremdstrom-Steckdosen. Diese weisen, zusammen mit den hohen Gerätekästen hinter dem Fahrerhaus und dem Kühlergrill, das Fahrzeug als Vielstoffmotor-Variante aus. Bei Ausfall der Fahrzeugbatterien konnte über diese Steckdosen Batteriestrom von anderen Fahrzeugen in Anspruch genommen werden.
Clear right-side frontal view of the equipment latches on the bonnet sides and the rubber holders for closing the bonnet. Located just behind the side door of the co-driver located is a handle to ease dismounting and underneath two sockets for a slave starting device. These reveal together with the higher stowage box behind the cab and the grille the multi-fuel type of engine. The sockets were used for slave starting by connecting the vehicle with another vehicle in the case of malfunctioning batteries. **(JV/Faun)**



In der rechten Seitenansicht zeigt sich die Dimension des Kraftstofftanks. Unter voller Belastung war der Kraftstoffverbrauch des Motors erheblich. Der oberste Staukasten hinter dem Fahrerhaus ist mit Lüftungsschlitzen versehen, damit das dort gelagerte Tarnnetz nicht faulte. Vor der ersten Hinterachse, hinter dem Tank befindet sich eine weitere Halterung für Reservekanister. Ein zweiter Feuerlöscher ist in dem Kasten unter dem Pritschenende zu finden.
The right side view shows the dimensions of the fuel tank. Under full load fuel-consumption was very high. The upper stowage box behind the cab has ventilation slits to prevent the camouflage net from rotting. In front of the first rear axle are further racks for reserve jerricans. A second fire extinguisher is being carried at the rear under the end of the platform. **(JV/Faun)**



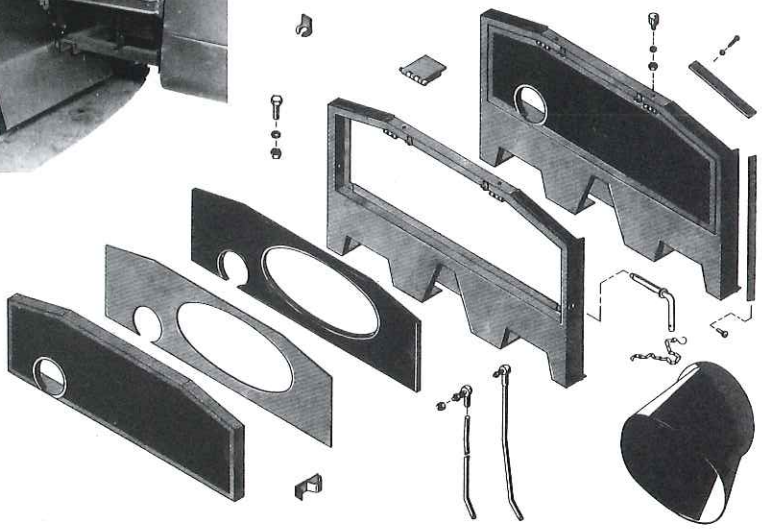
Die Heckansicht zeigt den Chassisrahmen aus, zu U-Profilen gepreßtem, Stahlblech, darüber den Hilfsrahmen der Pritsche mit seitlichen Verstrebungen. In der verstärkten Quertraverse am Ende des Chassis sitzt die Hängerkupplung, schräg darüber der Seilführungsblock für das Windenseil, welches hier sichtbar hervortritt und dessen Ende in der Hängerkupplung befestigt ist. Rechts und links auf den Schutzblechen sieht man die, für heutige Verhältnisse sehr kleinen, Rücklichteinheiten. Rechts neben dem linken Rücklicht befindet sich das Bremslicht des Tarnlichtkreises. Das Leitkreuz unter der Anhängerkupplung war bei Tarnlichtfahrt nur schwach beleuchtet und war alles, was ein nachfolgender Fahrzeugführer bei Dunkelheit und Tarnlichtfahrt von einem vorausfahrenden Fahrzeug sah. Die Bügel rechts und links über der hinteren Pritschenbordwand dienten als Aufstiegshilfe bei abgeklappter Bordwand. Auf der Pritsche ist das Ende der zusammenklappbaren Sitzbank erkennbar. Quer über die Bordwand ist ein Sicherungsgurt gespannt, der die Pritschenbesatzung vor dem Herunterfallen sicherte.
The chassis frame consisting of U-profile members of pressed steel-sheets, above a support frame of the platform with struts on the sides. Positioned in the strengthened transversal member at the rear end of the chassis is the pintle hook, slightly above the fairlead for the rope, protruding visibly with the end connected to the trailer coupling. Mounted to the right and left above the safety metal sheets are very small rear lights in comparison with such lights today. On the right of the left brake light is the black-out lighting circle. The convoy recognition cross positioned below the pintle hook has a very small light which was everything the following driver could recognise of the vehicle in front of him while operating under black-out conditions. Small bows on the right and left rear gate serve as steps if unfolded. Mounted on the end of the rear platform a folded troop-bench can be recognised. Fastened across over the side boards is a safety belt saving personnel on the platform from dropping off. **(JV/Faun)**

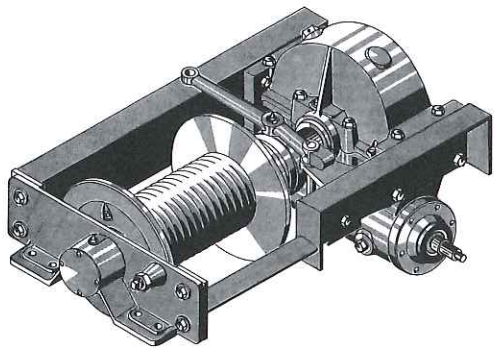


Ein Blick unter die linke Seite der Pritsche im Bereich der Hinterräder. Haupt- und Hilfsrahmen sind sichtbar. Auf dem Hilfsrahmen die Halterung für die bei jedem Fahrzeug vorhandene Schleppstange. Darüber, unter dem Pritschenboden, sieht man eine Halterung für einen Bremsklotz. Mit einem breiten Gummiband und einer Kette wurde er in der Halterung befestigt.
View under the left side of the platform near the rear wheels. Main and support frame are visible. Located on the supporting frame is a rack for the drawbar supplied to every vehicle. Visible above but still under the platform is a rack for a brake shoe, held in postion by a wide rubber band and chain. **(JV/Faun)**

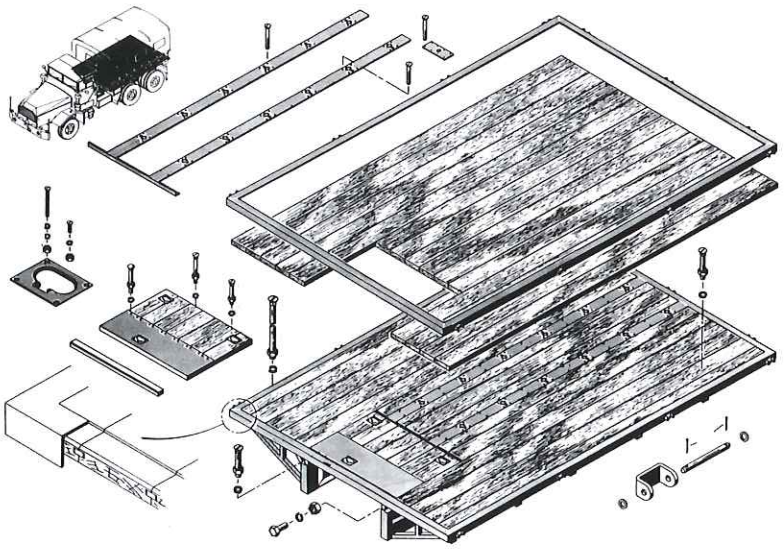
Dieses Bild zeigt die Halterung für Reservekanister zwischen dem Kraftstofftank und der ersten Hinterachse. Darüber der unterste der Staukästen hinter dem Fahrerhaus.
This photograph shows the rack for a spare jerrican in between the fuel tank and the first rear axle. Located above is the lowest stowage box behind the cab. (JV/Faun)

Die Kühlermaske eines Fahrzeuges mit Vielstoffmotor.
The radiator mask of a vehicle with multi-fuel engine. **(Bw)**

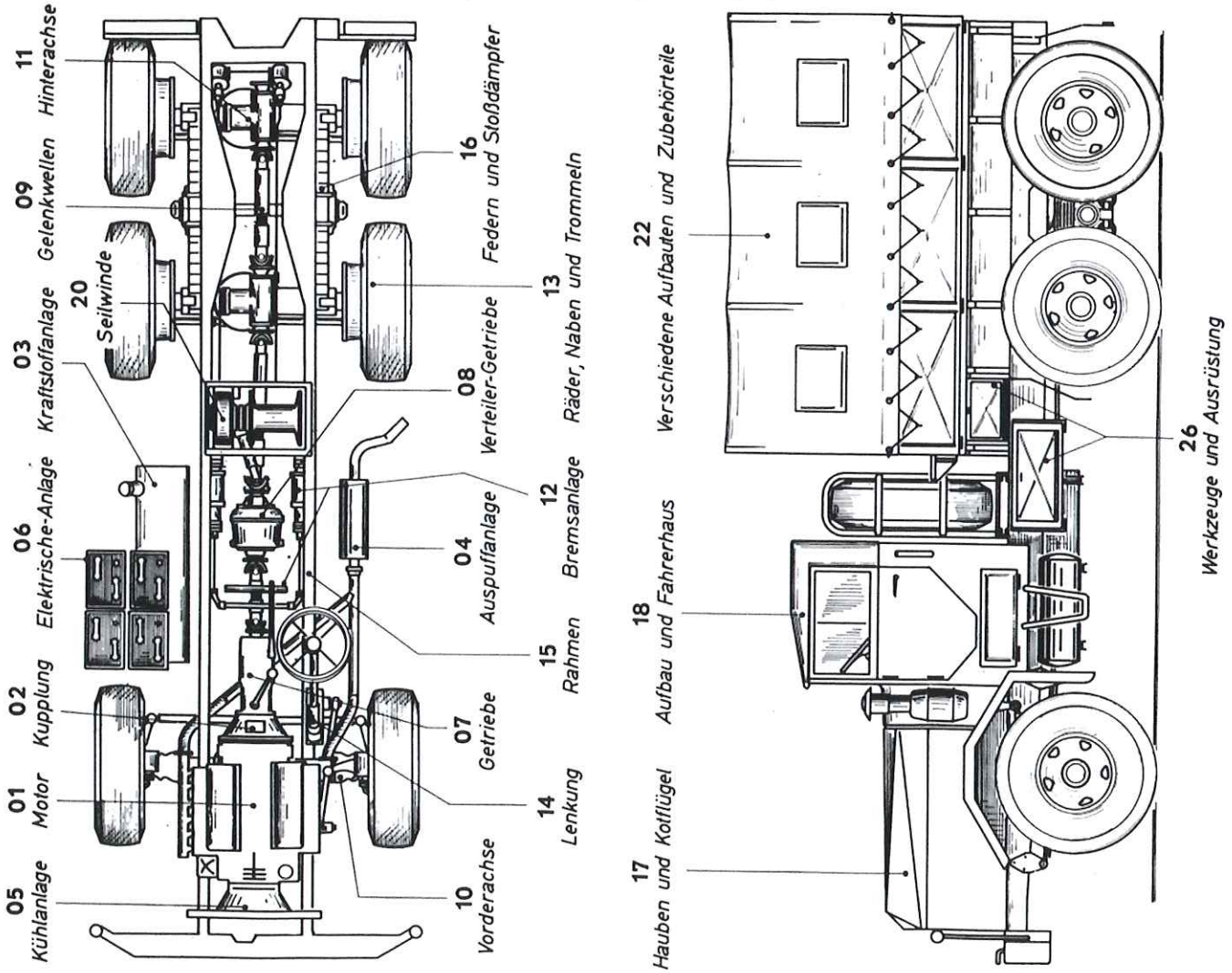




Die graphische Darstellung zeigt die Rotzler-Seilwinde der Zugmaschine mit Pritsche. Sie ist unter dem Vorderende der Pritsche auf dem Fahrzeugrahmen montiert. Über Führungsrollen wurde das Seil nach hinten geführt oder die Zugrichtung nach vorn umgeleitet. Die Bedienhebel waren an der Fahrerseite zwischen dem Reserverad und der vorderen Pritschenwand zu betätigen.
The graphic drawing shows the Rotzler-winch of the prime mover with platform. The winch is mounted under the frontal part of the platform on the chassis' frame. Led through fairleads the rope could be moved to the rear or to the front and thus changing the towing direction. Control levers on the driver's side between spare wheel and the frontal end of the platform had to be used. (Bw)



Die Bauweise des Holz-Pritschenbodens. Im vorderen Bereich unter dem Pritschenboden steht die Seilwinde auf dem Fahrzeugrahmen. Der Pritschenboden ist daher mit einer Revisionsöffnung versehen, die normalerweise mit einer Platte verschlossen war. Rechts und links der Mitte des Bodens in Längsrichtung sind zwei Stahlschienen eingelassen, in denen zwei Klappsitzbänke aus Holz befestigt werden konnten.
The wooden platform floor. The winch is positioned under the frontal part of the platform floor mounted on the vehicle's frame. A maintenance opening is fitted but normally covered by a plate. Additionally two steel rails are incorporated in the mid of the floor to act as receivers for foldable wooden troop benches. (Bw)



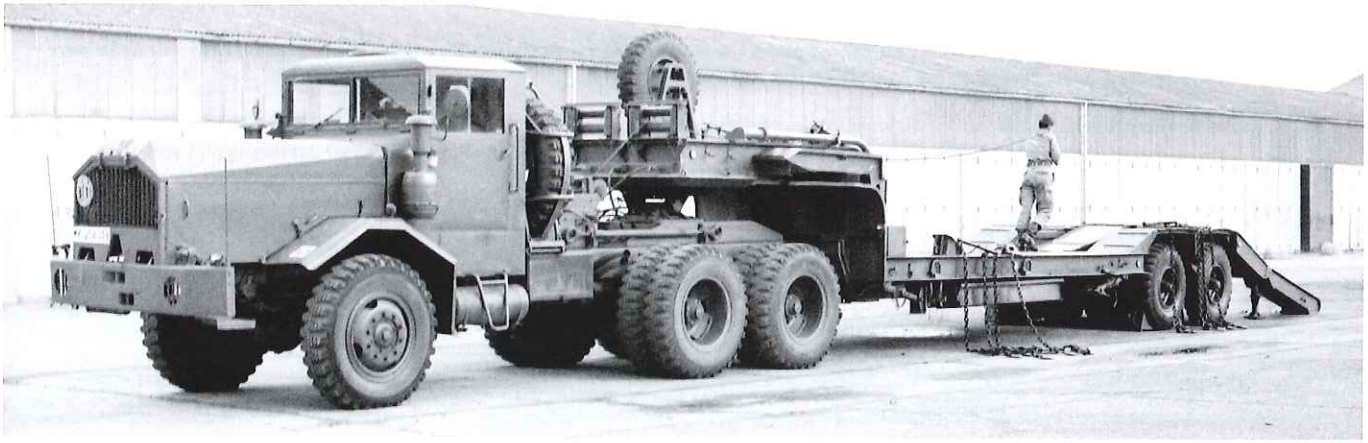
Faun L 912/SA (Diesel und Vielstoff)

Faun L 912 SA (Diesel and Multifuel)

Der Fahrzeugtyp L 912/SA wurde mit einer Stückzahl von 108 Fahrzeugen als Sattelzugmaschine und Zugmaschine für schwere Lasten beschafft. Die Auslieferung erstreckte sich über den Zeitraum von 1957 bis 1970.

Frühe Baulose wurden mit festem Führerhaus gebaut, die späteren Baulose erhielten ein Führerhaus mit Tuchverdeck und abklappbarer Frontscheibe. Das Leergewicht betrug 12.500 kg, das zulässige Gesamtgewicht 27.500 kg. Über den Hinterachsen war der Fahrzeugrahmen verstärkt zur Aufnahme des Satteltellers. Auf dem um die Längs- und Querachse beweglichen Satteltelller konnten schwere Sattelauflieger, wie vor allem der 25-to Satteltieflader von Blumhardt aufgelastet werden, mit dem ebenfalls Pioniermaschinen und leichtere Panzer transportiert werden konnten. Mit ihrer, auf dem Chassisrahmen zwischen Satteltelller und dem Fahrerhaus montierten Faun-Seilwinde mit 10 Tonnen Zugleistung und 80 Meter Seillänge war die Zugmaschine in der Lage, fahrunfähige Schadfahrzeuge im Gelände zu bergen und auf das Tiefbett des Sattelaufliegers zu ziehen. Dieses Zugseil konnte aber auch zur Eigenbergung der Zugmaschine nach vorn umgelenkt werden. Der Sattelzug, bestehend aus der Zugmaschine L 912/SA mit Sattelauflieger 25-to Blumhardt, wog bei voller Beladung 49.900 kg.

108 of the series L 912/SA vehicles were procured as prime movers and towing vehicles for heavy loads. Deliveries took place between 1957 and 1970. Early batches were delivered with had-top cabs, while later batches showed a soft-top configuration with folding windscreen. Empty weight was 12,500 kilograms, while the total gross weight reached 27,500 kilograms. Above the rear axles the chassis frame was strengthened to receive a fifth wheel. The fifth wheel with freedom of movement in longitudinal and transversal axles was designed to receive heavy-load semi-trailers such as 25-ton semi-trailers type Blumhardt to carry engineer equipment or light tanks. A Faun recovery winch positioned on the chassis' frame between the fifth wheel and the rear of the cab had a 10 ton towing capacity and 80 metres of rope for the recovery of broken down vehicles beyond covered surfaces and to tow these onto the low-bed of the trailer. The towing rope could also be used for self-recovery of the towing machine to the front. The towing train, consisting of the prime mover L 912/SA and 25-ton semi-trailer type Blumhardt plus payload could accumulate to a total weight of 49.900 kilograms.



Ein Sattelzug, bestehend aus Sattelzugmaschine Faun L 912/SA (Diesel) mit festem Fahrerhaus und mit Satteltiefladeanhänger 25 to. Das Foto zeigt die Vorbereitung zur Beladung mit einem fahruntüchtigen leichten Panzer M-113.
Road train consisting of the tractor truck Faun L 912/SA Diesel with hard-top cab and 25-ton semi-trailer. The photograph shows preparations for loading a disabled light M113 APC. **(Bw)**

Der leichte Panzer, ein M 113, wurde auf das Ladebett des Tiefladeanhängers gezogen, die Keile vor und hinter den Ketten sind angebracht. Mit Ketten wurde der Panzer in Längs- und Querrichtung verzurrt. So ist das Gespann mit seiner Ladung abfahrbereit.
The light M113 APC has been towed onto the flat-bed of the semi-trailer, brake shoes attached to front and rear. Chains fasten the tank in the longitudinal and transversal direction. In this position the road train is ready to move. **(Bw)**

Ein Blick auf ein Gespann aus rückwärtiger Ansicht. Gut erkennbar ist die (rot-weiße) Sicherheitsmarkierung an den Laderampen. Die Platten mit den Rücklichtern wurden vor einem Verladevorgang abgenommen.
View on the road train from the rear. Clearly visible are the red-and-white safety markings on the loading ramps. Plates with attached rear lights were removed before starting the loading procedure. **(KA)**

Das selbe Gespann ist hier aus der Rückansicht zu sehen. Das Reserverad steht beim 25-to-Satteltiefladeanhänger immer aufrecht. Neben dem Satteltieflader steht ein Gespann aus Faun-Zugmaschine L 912/45 A mit 16-Rad-Tiefladeanhänger, ebenfalls aus der 25-to-Klasse.
The same road train seen from the rear. The spare wheel of the 25-ton semi-trailer always stood in an upright position. Parking alongside is a road train consisting of a prime mover Faun L 912/45A with 25-ton 16-wheel flat-bed trailer of the same weight class. **(KA)**

Von diesem Gespann wird eine Deutz-Planierraupe 60 PS mit Frisch-Planiervorrichtung transportiert. Über dem letzten Hinterrad ist zur Fahrbahnseite eine Flagge gesetzt. Gelbe Rundumkennleuchten waren zu dieser Zeit wohl noch nicht üblich.
This road train carries a 60 hp Deutz bulldozer equipped with a Frisch dozer blade. A flag is raised on the last rear wheel to the mid of the street. Yellow traffic warning beacons were not common at that date. **(Bw)**

Das Gespann mit der Planierraupe nun aus einer anderen Perspektive. Auch an der Zugmaschine ist die Flagge gesetzt. Dieser Typ der Planierraupe war normalerweise das Ladegut des Faun-Gleitkippers. Der Kühlergrill des Fahrzeugs mit Dieselmotor ist hier gut zu erkennen.
The road train with bulldozer seen from another perspective. The prime mover also shows the flag. This type of bulldozer has usually been moved by trucks equipped with tipper-platform bodies. The cooling grille of the vehicle equipped with diesel engine is clearly visible. **(Bw)**

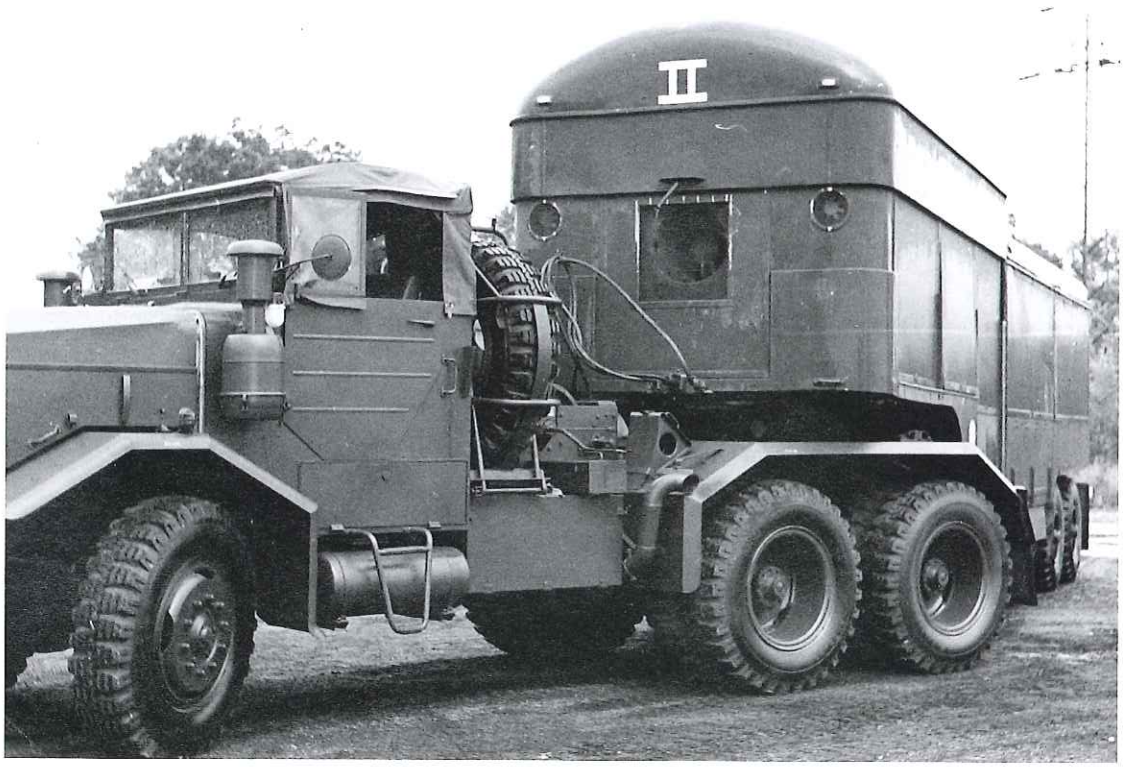
Eine interessante Ansammlung von Fahrzeugen u.a. aus dem Hause Faun: In Bildmitte eine Faun-Sattelzugmaschine L 912/SA (Diesel) mit aufgesatteltem Tiefladeanhänger. Daneben stehen zwei Faun-Zugmaschinen L 912/45 A mit 16-Rad-Tiefladeahänger, die hintere ohne Plane.
An interesting accumulation of Faun vehicles. In the foreground a Faun tractor-truck L 912/SA (Diesel) with semi-trailer. Behind two Faun prime-movers L 912/45 A with 16-wheel flat-bed trailers, the rear one without tarpaulin. **(KA)**

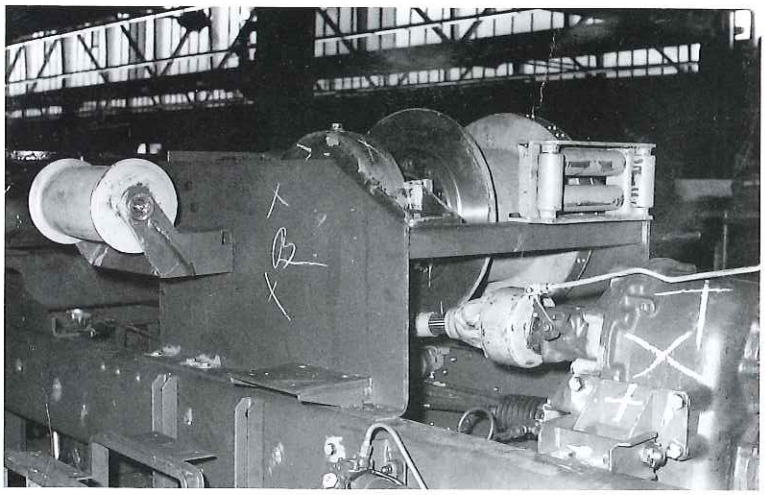
Das Rangieren in Rückwärtsfahrt mit einem solch langen Gespann erforderte viel Können des Fahrers.
Shunting while driving in reverse with such a road train needs skilful drivers. **(KA)**

Die Besatzung eines Sattelzuges posiert stolz vor ihrem Ungetüm. Den linken Soldaten hat der „Diesel-Virus" als Hobby bis zum heutigen Tage ins schon recht vorgerückte Alter verfolgt. Vor allem aber läßt der Größenvergleich mit den Personen die Abmessungen des Fahrzeuges erahnen.
The crew of the road train proudly posing in front of their monster. The left soldier is still haunted by the "diesel virus" today. Predominantly dimensions of man and machine can be guessed here. **(HDS)**

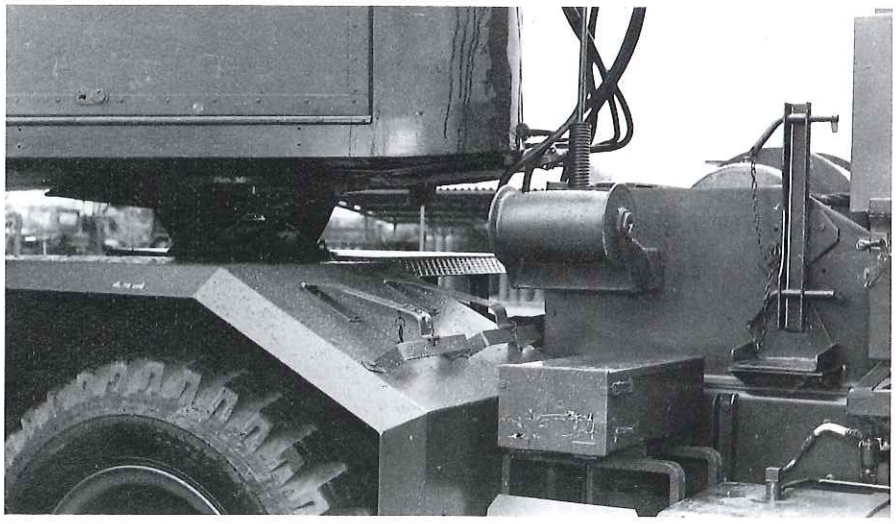
Die Sattelzugmaschine mit festem Fahrerhaus. Die Rippen im Kühlergrill weisen das Fahrzeug als Dieselmotor-Version aus. Hinter dem Reserverad ist die 10-t Faun-Seilwinde sichtbar. Daran schließt sich der Hilfsrahmen an, der oberhalb der Hinterachsen auf dem Fahrzeugrahmen angebracht ist und der die Satteltellerkonstruktion trägt. Da das Fahrzeug nicht über Kotflügel verfügt, liegt die Schleppstange seitlich neben dem Hilfsrahmen in einer Halterung. Bei den späteren Modellen sind die Halterung auf den Kotflügeln angebracht.
The tractor truck with hard-top cab. The ribs of the cooling grille reveal the diesel-engined version. Behind the spare wheel the 10-ton Faun winch can be seen. Farther behind is the support frame mounted above the rear axles onto the chassis' frame carrying the fifth wheel. The drawbar is stowed at the side of the supporting frame as the vehicle has no mudguards. Later models showed the concerning racks at the fenders. **(JV/Faun)**

Auf diesem Bild ist die Sattelzugmaschine L 912/SA einmal mit einer anderen Sattellast zu sehen. Es handelt sich um einen Sattelanhänger zur Stickstofferzeugung. Die Zugmaschine ist ein neuerer Typ mit Vielstoffmotor und Tuchverdeck.
This photographs shows a tractor truck L 912/SA with a different kind of towing load. It is a semi-trailer for the production of nitrogen. The towing vehicle is of a newer type with multi-fuel engine and soft-top cab.
(JV/Faun)





An dieser Sattelzugmaschine sind das Fahrerhaus und zahlreiche anderen Anbauteile demontiert. Rechts im Bild sieht man das Verteilergetriebe mit der Gelenkwelle zur Seilwinde. Man blickt also von schräg-vorn auf den Fahrzeugrahmen. Irreführend ist die Position des Seilführungsblocks auf der Vorderseite des Windenrahmens und die Position der Seilführungsrolle rechts neben dem Windengehäuse. Beide Bauteile wurden dort sozusagen nur "geparkt", denn normalerweise befanden sie sich an der Rückseite des Windengehäuses. Bei weit nach vorn ragenden Sattelaufliegern würden sie jedoch mit diesen kollidieren. Also wurden sie durch Montage an einem anderen Platz aus dem Wege geräumt.
Cab and several other parts were removed from his tractor truck. Visible on the right is the distributor gear with driveshaft to the winch. So the view is from an oblique position at the front to the chassis' frame. Misleading is the position of the fairlead at the front of the winch frame as well as the position of the fairlead on the right side of the winch casing. Both components were "parked" here, normally they were stowed at the rear of the winch casing. By towing a semi-trailer protruding far to the front these would collide. Thus these were moved to another place. (JV/Faun)



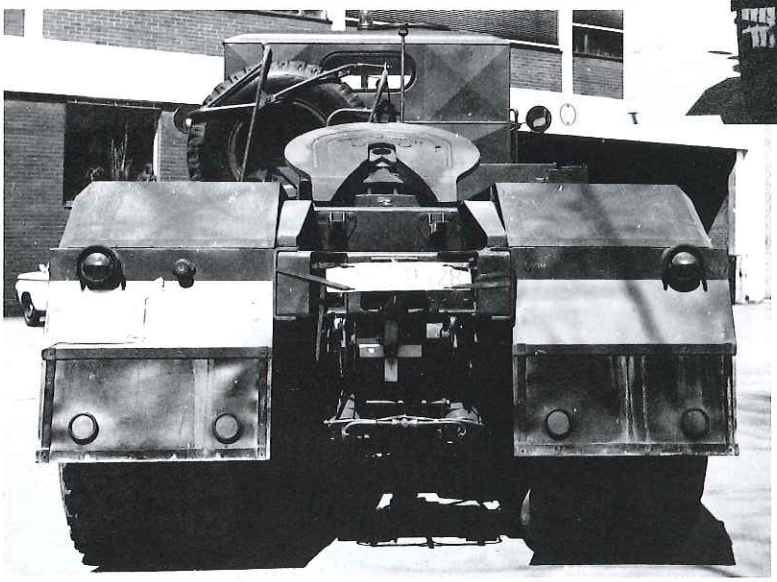
Dieses Foto zeigt am Beispiel eines L 912/SA, warum die Seilführungsrolle beim Transport dieses Aufliegers von ihrem normalen Platz weichen mußte. Wäre sie an ihrem Platz an der Rückseite der Winde montiert, befände sie sich im Schwenkbereich der Druckluft-Schnellkupplungen.
This photograph of a L 912/SA shows an example of the reason why the fairlead had to be removed from its normal position while towing this semi-trailer. If the fairlead had been positioned at the rear of the winch this would place it within the turning circle of the pressurised-air quick couplings.
(JV/Faun)

Die Zugmaschine L 912/SA mit festem Fahrerhaus war immer mit Dieselmotor ausgestattet, da es sich um ein frühes Baumuster handelte. Das abgebildete Muster ist bereits mit einer gelben Rundumkennleuchte auf dem Fahrzeugdach versehen.
The tractor truck L 912/SA has always been delivered with hard-top cab and diesel engine, because of ist early design. The vehicle shown is already equipped with a yellow traffic-warning beacon mounted onto the roof of the cab. **(JV/Faun)**

Auf der rechten Seite der Motorhaube des L 912/SA befinden sich Werkzeughalterungen. Unter dem Haltegriff neben der Tür ist eine Fremdstromsteckdose zu sehen. Hinter dem Fahrerhaus sind niedrige Staukästen angeordnet.
Fixed to the right side of the bonnet of the L 912/SA are latches for tools. Visible below the hand-hold of the door is a slave starter socket. Behind the cab are stowage boxes of lower height. **(JV/Faun)**

Aus diesem Blickwinkel ist der Hilfsrahmen des L 912/SA über dem Fahrzeugchassis zu sehen, da dieses Fahrzeug nicht mit Kotflügeln ausgestattet ist. Es dürfte sich daher um ein sehr frühes Baumuster handeln.
This photograph shows the support frame of the L 912/SA above the vehicle's chassis, because this vehicle is not equipped with mudguards. Thus this is probably a very early design. **(JV/Faun)**

Die Frontansicht dieses L 912/SA zeigt den Kühlergrill der Dieselmotorvariante. Die Motorhaube wird durch Gummiknebel gehalten. Merkwürdig ist die Gewichtsangabe des MLC-Schildes. Die verschiedenen Beleuchtungseinheiten oberhalb des Stoßfängers sind gut zu erkennen, ebenfalls der Kühlergrill der Dieselmotorvariante. Das Fahrzeug führt noch das Nummernschild des Herstellers zum Zwecke der Werkserprobung.
Front view of a L 912/SA showing the grille of the diesel engined variant. The bonnet is kept in position by rubber holders. Strange is the weight class given by the MLC plate. The various parts of the lighting system above the front bumper are good to recognize here. Note the grille of the diesel-engined variant. The truck carries a civilian registration-plate which was used by the manufacturer during factory trials.
(JV/Faun)

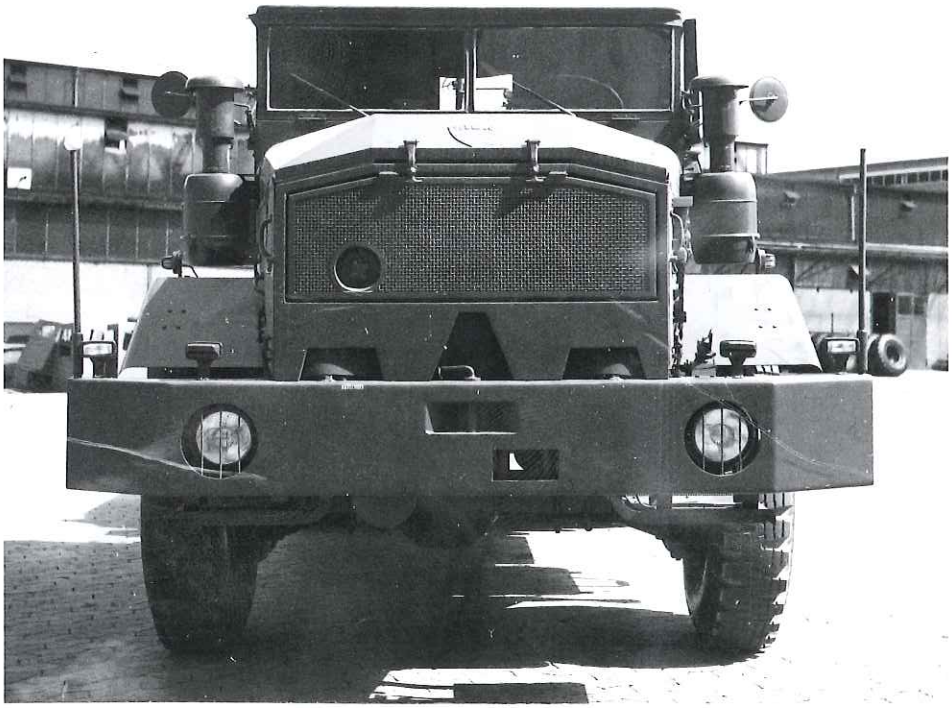


Die Blechplatten der Rückwand des festen Fahrerhauses eines L 912/SA sind mit Quetschfalten zur Verminderung von Vibrationen versehen. Größere flache Bleche geraten durch die vom Motor ausgehenden Vibrationen gerne in Schwingungen, was zu einer zusätzlichen Geräuschentwicklung führt und die Besatzung zusätzlich belastet hätte. Die diagonalen Faltungen der Bleche sind auf diesem Bild gut erkennbar.
The sheet metal on the rear of the hard-top cab of a L 912/SA has ribs to reduce vibrations. Larger flat pieces of sheet metal tend to reflect the vibrations caused by the engine resulting in additional noise and increasing crew fatigue. The diagonal ribs on the sheet metal are visible here.
(JV/Faun)

Die Sattelzugmaschine mit Vielstoffmotor und offenem Fahrerhaus ist die späte Bauform des Typs L 912/SA. Diesel- und Vielstoffmotorvariante unterscheiden sich u.a. durch unterschiedliche Kühlerblenden.
The tractor truck with multi-fuel engine and soft-top cab is a late design of the L 912/SA series. Diesel and multi-fuel engines differ, among other details, by a different outlay of the radiator shutters. (JV/Faun)

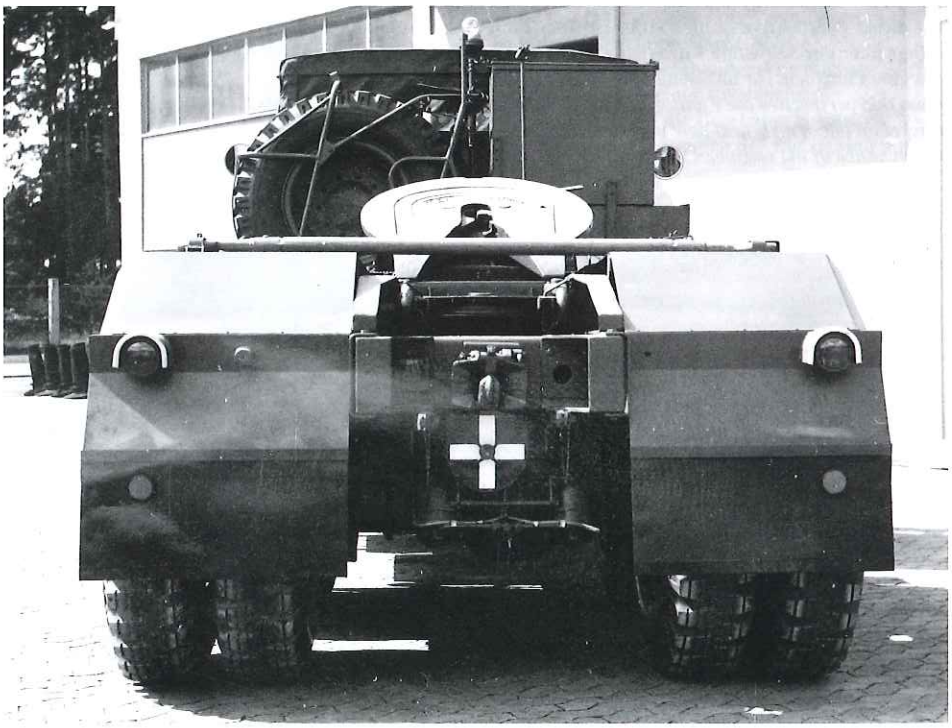
Aus dieser Perspektive ist die Faun-Seilwinde hinter dem Fahrerhaus eines L 912/SA zu sehen. Über eine Halterung am oberen Ende der senkrechten Stange über der Seilwinde wurden die Verbindungsleitungen zum Sattelauflieger geführt. Hinter der Stoßstange eine Halterung für Reservekanister und eine Plattform für das Bedienpersonal bei Arbeiten am Motor.
From this perspective the Faun winch positioned behind the cab of the L 912/SA can be seen. Connecting lines to the semi-trailer were lead over a holding bracket on top of a vertical pole positioned above the winch. Behind the bumper is a rack for a spare jerrican and a platform for personnel conducting maintenance of the engine. **(JV/Faun)**

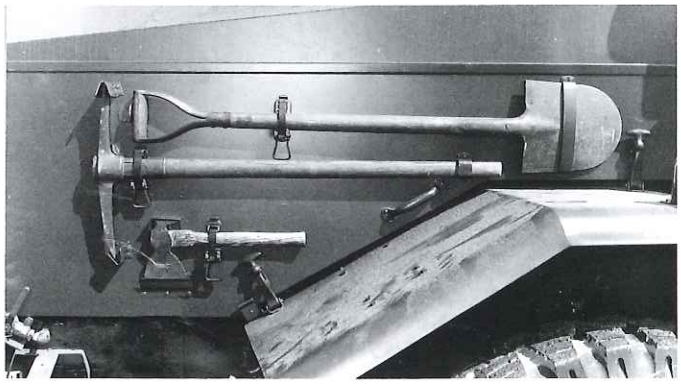
Auch die Anordnung der Staukästen hinter dem Fahrerhaus unterscheidet sich von der der Dieselmotorvariante. Sie ist deutlich höher und der Obere hat Luftschlitze. An der Seite des Fahrerhauses zwei Fremdstromsteckdosen. Unter dem Fahrerhaus ist der 300-l-Tank zu sehen, dahinter Halterungen für Reservekanister. Auf den Kotflügeln sind Halterungen für die Schleppstange vorhanden.
Positions of the stowage boxes behind the cab differ from the diesel-engined variant. These were clearly higher and the upper one had ventilation slots. On the side of the cab are two sockets for slave starting. Visible under the cab is the 300 litre fuel tank with racks for spare jerricans just behind. The fenders have mounts to carry a drawbar. **(JV/Faun)**



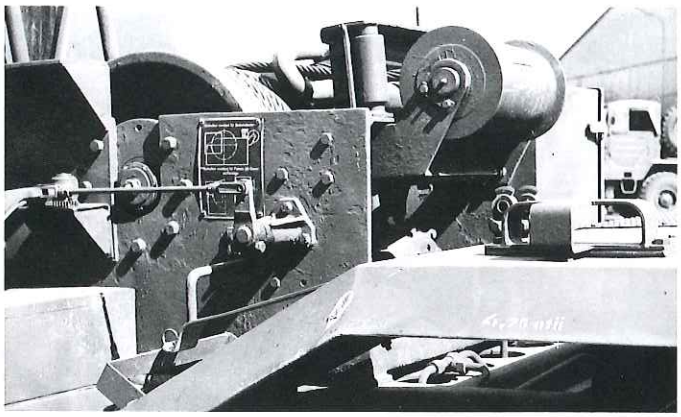
Die Fahrzeugfront eines L 912/SA zeigt den Kühlergrill aus Welldraht der Ausführung mit Vielstoffmotor. Die Öffnung darin dient dem Anschluss der Motorvorwärmung mittels Schwingfeuerheizgerät. Der Stoßfänger trägt die vergitterten Scheinwerfer, eine Schleppkupplung und den Seilführungsblock für das Windenseil. Auf der Oberseite trägt er Positionslichter und Tarnlichter. Peilstangen am Ende des Stoßfängers übermittelten dem Fahrer die Dimensionen seines Fahrzeuges bei schwierigen Lenkmanövern.
The front of the L 912/SA shows the grille consisting of corrugated wire of the multi-fuel version. The aperture within is for the connection of the oscillating heater of the pre-heating device. The bumper carries front lights protected by metal grids, a tow clutch and the fairlead for the winching rope. On the upper side are side-lights and black-out lights. Guide rods at the end of the bumper show the dimensional limits of the vehicle to the driver while conducting difficult turns.
(JV/Faun)

Der Blick auf die Rückseite der Zugmaschine L 912/SA zeigt die breiten Kotflügel mit Spritzlappen, die auch die Rücklichter und das Bremslicht des Tarnlichtkreises tragen. Die Schleppstange liegt quer über die Kotflügel. Neben und unter der Anhängerkupplung befinden sich die Kupplungen für die Druckluftleitungen und die elektrische Verbindung. Die Verbindungen werden jedoch nur für Anhänger mit Deichsel benötigt. Für Sattelauflieger gibt es weitere Verbindungsstellen weiter vorn oben auf dem Fahrzeug.
View to the rear side of the tractor truck L 912/SA with wide mudguards and mud catchers carrying rear and braking lights of the black-out light circuit. The drawbar is situated over the mudguards. Near and below the pintle hook are couplings for pressurised-air hoses and electrical connections. The connections were only used for trailers with dolly. For semi-trailers further connections could be fixed farther forward on the top of the vehicle.
(JV/Faun)

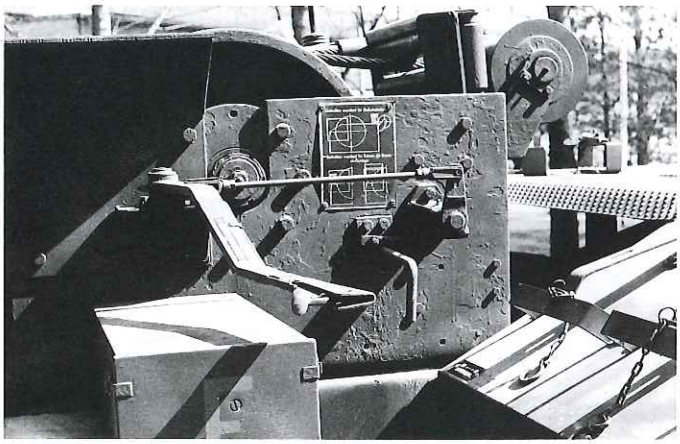




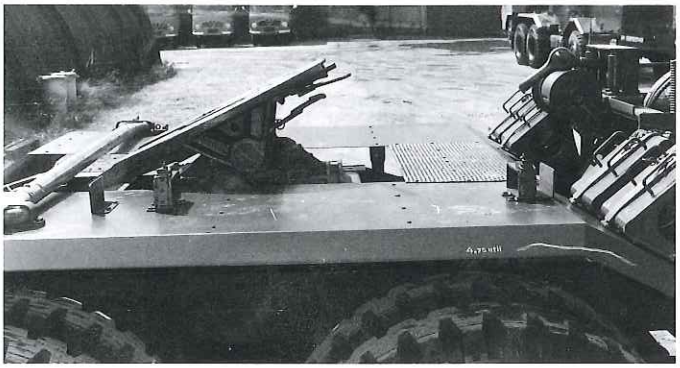
Hier werden die Gerätehalterungen an der linken Seite der Motorhaube eines L 912/SA gezeigt. In der linken unteren Bildecke ist noch eine Schnellkupplung für die Druckluftleitung zu erkennen. Diese kam zum Einsatz, wenn ein Anhänger z.B. zum Rangieren an der vorderen Hängerkupplung angekuppelt wurde.
Shown here are the latches for equipment on the left side of the bonnet of a L 912/SA. Note the quick coupling for the pressurised-air hoses in the lower left corner of the photograph. These were used, for example, when a trailer was coupled to the front of the vehicle for shunting operations.
(JV/Faun)



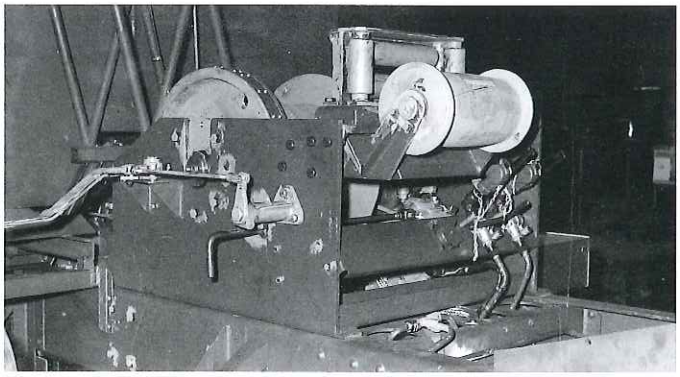
Hier blickt man von der linken Fahrzeugseite auf die Faun-Seilwinde. Die Seiltrommel ist erkennbar, sowie der Seilführungsblock und die Seilführungsrolle. Auf dem Kotflügel sieht man eine Halterung für die Schleppstange, dahinter die Schnellkupplungen für die Druckluftleitungen für den Aufliegerbetrieb. Die Position der Schleppstangenhalterungen kann vor oder auch hinter dem Sattelteller sein.
View from the left vehicle side to the Faun winch. Note the winch drum as well as the fairleads. The mudguard shows the latches for the drawbar with the quick-coupling of the pressurised-air hoses for the semi-trailer operations in the rear. Latches for drawbars can be found in front or behind the fifth wheel. (JV/Faun)



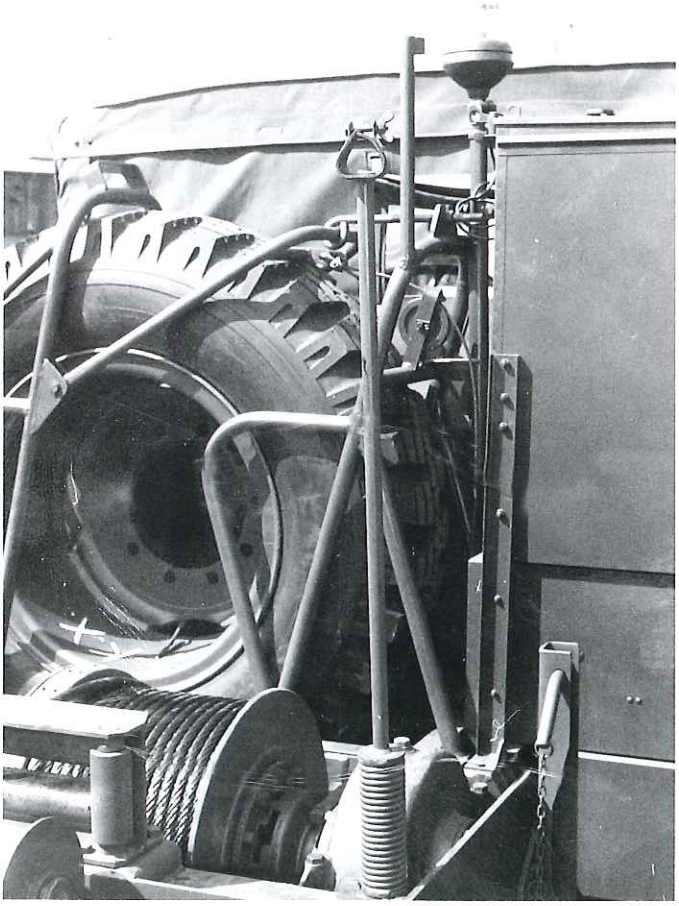
An der linken Seite der Seilwinde befindet sich der Bremshebel für die Bandbremse der Seiltrommel, mittels derer man z.B. ein Fahrzeug langsam vom Auflieger abrollen lassen konnte. Auf dem Kotflügel sind Halterungen für Bremskeile zu sehen.
To the left side of the winch is the braking lever for the band brake of the winching drum often used to relieve a vehicle slowly from the trailer. On the mudguards latches for the brake shoes can be seen. (JV/Faun)



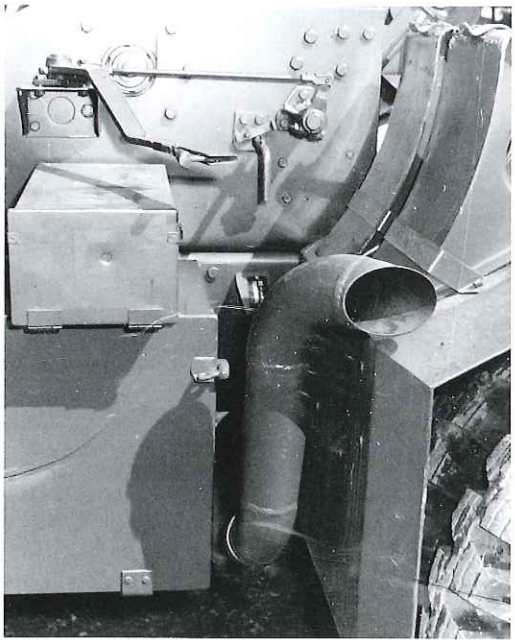
Der Blick über die Kotflügel zeigt den Sattelteller und die Schleppstangenhalterung dahinter. Auf der vorderen Schräge der Kotflügel liegen Bremskeile in Halterungen.
The view over the mudguards shows the fifth wheel and the latches for the drawbar. Brake shoes are carried on the inclined part of the mudguards. (JV/Faun)



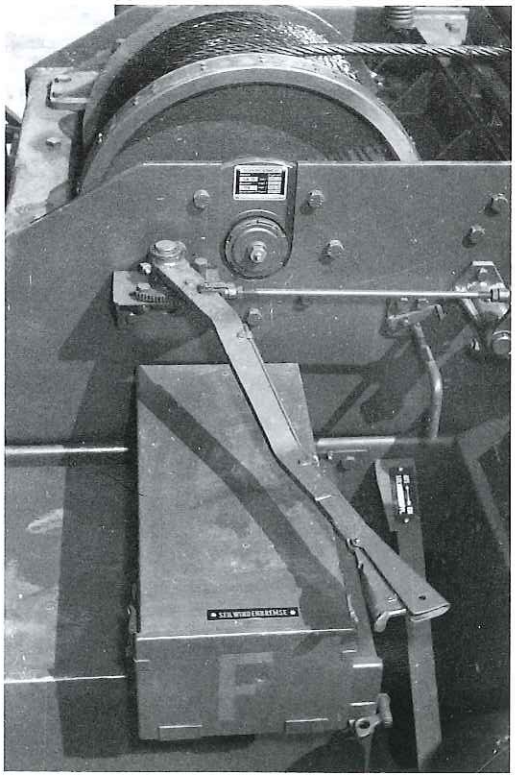
Diese Aufnahme erfolgte in einer Werkshalle bei Faun offenbar während der Überholung des Fahrzeuges, denn viele Anbauten sind demontiert. Der dadurch freigewordene Blick auf die Winde zeigt die Trommel ohne Seil und auch das Bremsband der Bandbremse. Bei diesem Fahrzeug waren die Schnellkupplungen der Druckluftleitungen an der Winde befestigt. Mit dem abgewinkelten Hebel unter dem Bremshebel wurde durch Ziehen bzw. Drücken die Winde ein- bzw. ausgeschaltet.
This photograph may have been taken in the Faun factory during maintenance of the vehicle with several components removed. Thus, the free look onto the winch reveals the drum without rope and the band of the band brake. This vehicle has the quick-couplings of the pressurised-air hoses fixed to the winch. The bent lever under the braking lever serves to switch on and off the winch during pulling and pushing operations. (JV/Faun)



Das Gehäuse des Windenantriebs. Auf dem Windenrahmen steht die Haltestange für die Schlauch- und Kabelverbindungen zum Sattelauflieger. Zwischen den Staukästen und der Ersatzradhalterung des L 912/SA befindet sich eine höhenverstellbare Stange mit der RKL.*The casing of the drum drive. Fixed to the winching frame is a pole for keeping the hoses and cable connections to the trailer. Positioned between stowage box and spare wheel stowage of the L 912/SA is a height-adjustable pole for the yellow traffic warning beacon.* (JV/Faun)

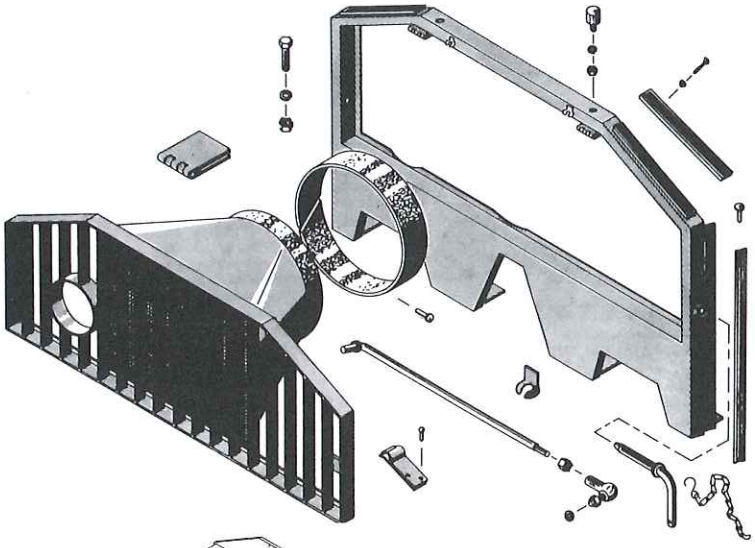


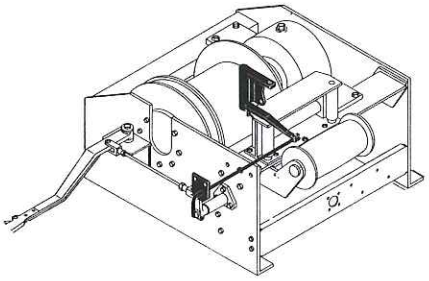
Der Luftdurchsatz des 12-Zylindermotors war gewaltig, was dieses mächtige Abgasrohr erkennen läßt. Zum Teil waren die Fahrzeuge auch mit doppelten, dünneren Abgasrohren ausgestattet.
The amount of air passing through the 12-cylinder engine was enormous demonstrated by the large exhaust pipe. Partly the vehicles were equipped with two thinner exhaust pipes. **(JV/Faun)**



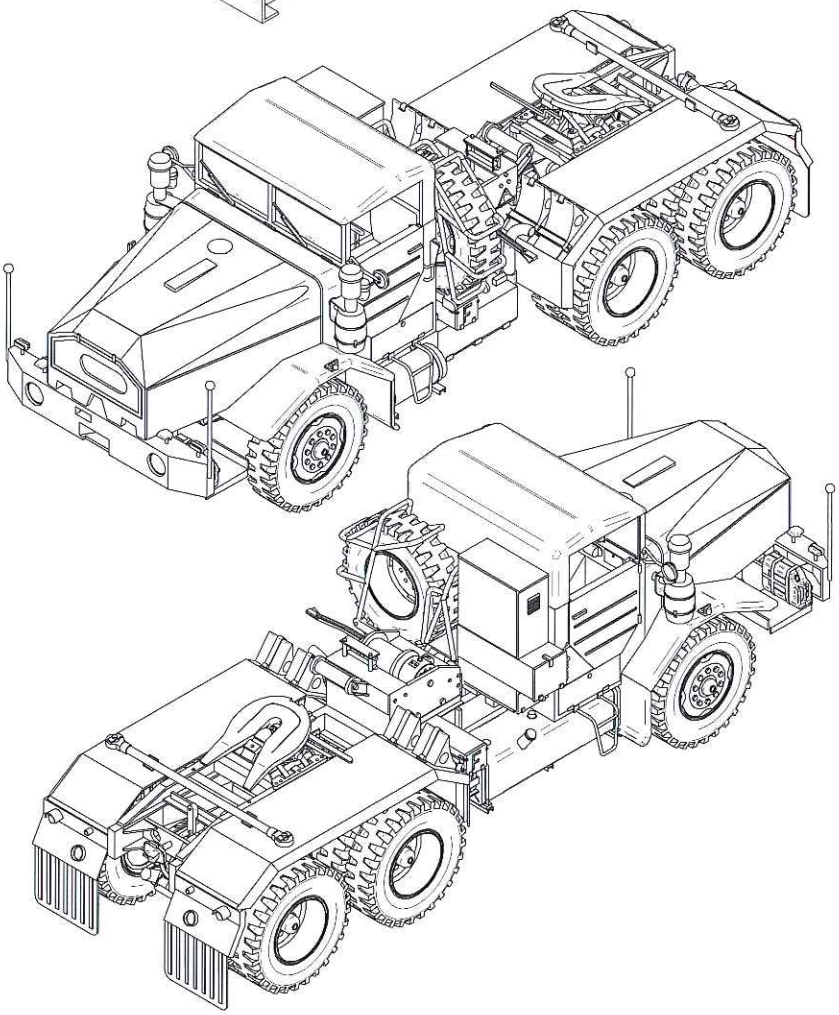
Die Ansicht von schräg oben auf die Seilwinde zeigt das Windengehäuse mit Trommel eines L 912/SA. An der Außenseite der Bremshebel und der Schalthebel für die Winde. Der Trommelantrieb wird hier durch die Trommel verdeckt.
The oblique view from above onto the winch shows the winch casing with drum of a L 912/SA. On the outer side the braking lever and lever switch for the winch. Here the drum drive is hidden behind the drum. **(JV/Faun)**

Die Skizze zeigt die Kühlermaske der Sattelzugmaschine L 912/SA mit Dieselmotor.
The sketch shows the radiator mask of the diesel engine of a tractor truck L 912/SA.
(Bw)



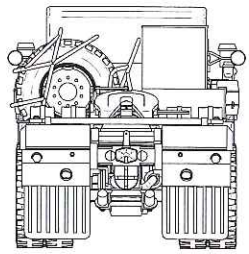


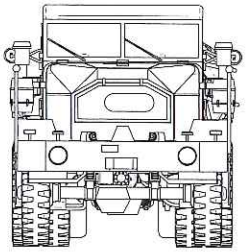
Hier wird die Faun-Seilwinde dargestellt. Der Schalthebel ist schwarz eingezeichnet. Mit ihm wird eine Klauenkupplung betätigt.
Shown here is the Faun winch. The lever switch for controlling a dog clutch is marked in black. **(Bw)**

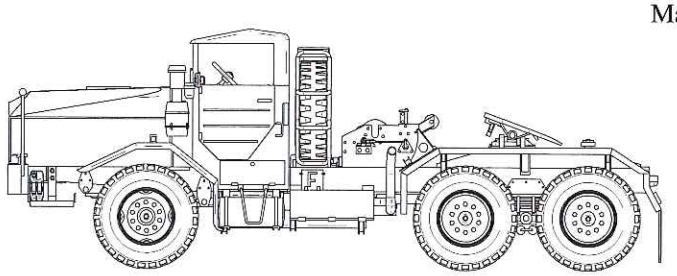


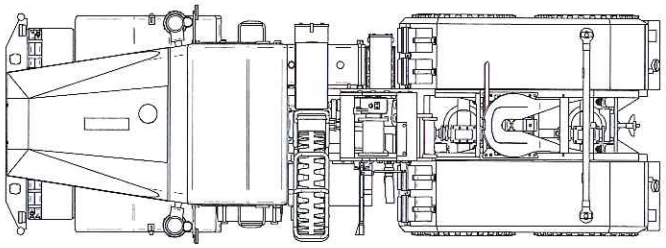
Faun L 912 SA (Vielstoff)

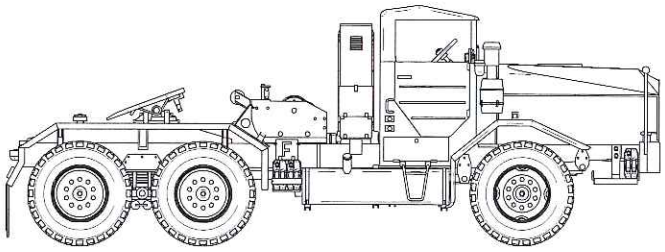
Maßstab 1/87 Scale











Technische Date - Serie 912 - *Technical Data*

	L 912/45 A	L 912/SA
Achsstand / wheelbase (mm):	3.770 + 1.460	3.770 + 1.460
Spurweite vorn-hinten / track width front-rear (mm):	2.055 / 1.810	2.055 / 1.810
Wendekreis / turning circle (mm):	ca. 22.000	ca. 22.000
Gesamtlänge / length overall (mm):	7.650	7.610
Gesamtbreite / width overall (mm):	2.500	2.500
Gesamthöhe ohne-mit Plane / height w/wo tarpaulin (mm):	2.800 / 3.390	2.820
Pritsche Innenmaße / dimensions cargo platform (mm):	3.350x2.350x500	
Böschungswinkel vorn-hinten / angle of approach-departure:	30° / 60°	30° / 60
Bodenfreiheit-Bauchfreiheit / ground-clearance below axle-belly (mm):	400 / 580	400 / 580
Wattiefe / fording depth (mm):	900	900
Leergewicht / empty weight (kg):	12.000	12.500
Nutzlast / payload (kg):	15.000	15.000
Max. Gesamtgewicht / gross weight (kg):	27.000	27.500
Max. Sattellast / max. load on firth wheel (kg):		15.000
Sattelhöhe / height over foifth wheel (mm):		1.600
Fahrbereich Straße / road range (km):	ca. 660	ca. 660
Max. Geschwindigkeit / top speed (km/h).:	77	77
Min. Geschwindigkeit / crawling speed (km/h):	2.4	2.4
Verbrauch auf 100 km / fuel consumption per 100 km (Ltr) :	ca. 45	ca. 45
Kraftstoffvorrat / fuel capacity (Ltr):	300	300
Felgen / rims	8,5-24 10-Loch/hole	8,5-24 10-Loch/hole
Reifengröße / tyre size	12,00-24 eHD	12,04-20 eHD
	M-verstärkt/reinforced	M-verstärkt/reinforced
	16 Ply (10x)	16 Ply (10x)
Seilwinde / winch		
Hersteller / manufacturer:	Rotzler 8000MV	Faun
	Aufbauwinde / rear-mounted	Aufbauwinde / rear-mounted
Zugleistung / twoing power (kg):	8.000	10.000
Seillänge / length of rope (m):	60	80

Tiefladeanhänger, 25-to, 16-Rad, Kässbohrer

Flatbed-trailer, 25-ton, 16-wheel, Kaessbohrer

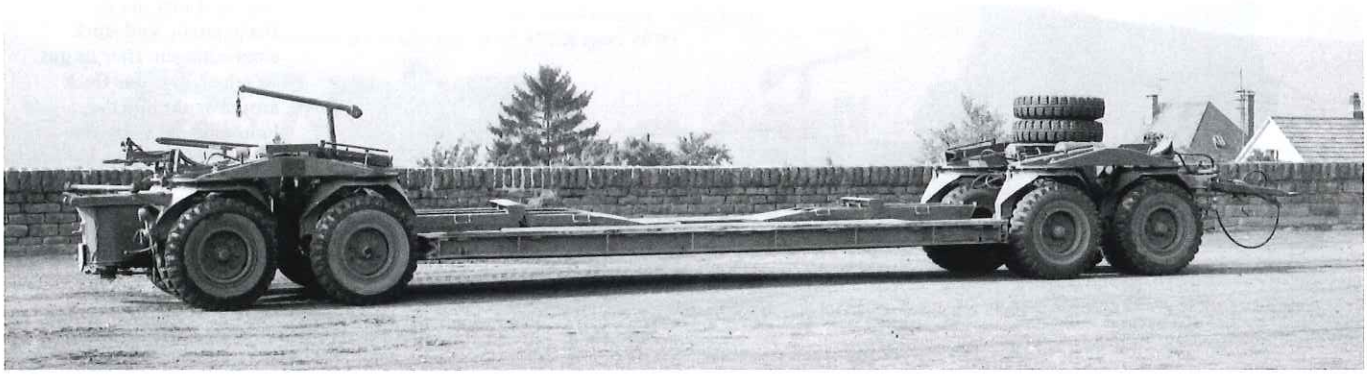
Zum Transport schweren Geräts, wie z.B. Panzerbrücken, Pioniergeräten und leichten Panzern mit einem Gewicht bis zu 25 Tonnen beschaffte die Bundeswehr einen allradgelenkten Tiefladeanhänger mit hydraulisch absenkbarer Ladebrücke. Durch ein hydraulisches System wurde die Lenkbewegung der Räder des vorderen Fahrgestells auf die Räder des hinteren Fahrgestells übertragen, so dass die Räder des hinteren Fahrgestells der Spur der Räder des vorderen Fahrgestells folgten. In besonders engen Kurven oder im Rangierbetrieb konnte die Lenkung des hinteren Fahrgestells manuell gesteuert werden. Beide Fahrgestelle waren konstruktiv identisch. Die Zuggabel konnte sowohl am vorderen, als auch am hinteren Fahrgestell, unter Beibehaltung der Lenkeigenschaften, angebracht werden. Durch einen problemlosen Umbau der Beleuchtungsanlage, sowie einiger weiterer Handgriffe, konnte die Fahrtrichtung gewechselt werden. Zum Beladen war die Ladebrücke an einem Ende mittels einer elektrischen Hydraulikpumpe, im Notfall auch durch eine Handhydraulikpumpe, auf zwei Holzbohlen abzusenken und an dieser Seite das Fahrgestell mechanisch und hydraulisch zu lösen und auszufahren. Nach dem Anbringen einer Rangierdeichsel war auch das gelöste Fahrgestell lenkbar. Nachdem zwei zweiteilige Auffahrrampen angelegt worden waren, konnte über das abgesenkte Ende der Ladebrücke ein Fahrzeug auffahren. Nun wurde das Fahrgestell wieder eingefahren und das Ladebett mit Ladung angehoben. Die Ladehöhe war nach Bedarf einstellbar. Auf dafür vorgesehenen Lagerböcken konnten Brückenlegepanzer Reservebrücken ablegen, die dann in die Nähe des Einsatzortes transportiert wurden. Der Be- und Entladevorgang durfte grundsätzlich nur auf festem, ebenen Untergrund erfolgen. Die Ladebrücke bestand aus einer Stahlkonstruktion von Längs- und Querträgern. Zwei miteinander verschweisste und verstärkte Doppel-T-Träger nahmen die eigentliche Last auf. Die Ladefläche war mit Holzbohlen belegt. Jedes Fahrgestell bestand aus einer Kastenholmkonstruktion aus gepreßten und verschweißten Stahlblechen, wobei ein querliegender Holm als Zwischenrahmen das tragende Teil des Fahrgestells darstellte. An seiner Vorderseite trug er die Zug- und Lenkmechanik. Seitlich an seinen äußeren Enden war je ein Holm (Wippe) um die Querachse pendelnd gelagert, an deren Enden sich wiederum je ein Kugeldrehkranz mit einem Drehgestell befand. Jedes Drehgestell trug ein pendelnd gelagertes und gefedertes Radpaar. Mittig zwischen den Rädern befand sich ein Hubschlitten, der die Ladebrücke aufnahm und anhob bzw. absenkte. Die Ladebrücke verband beide Fahrgestelle. Die Lenkung erfolgte durch die acht Drehgestelle. Durch Spurstangen wurden die Lenkbewegungen zunächst auf die Vorderräder und von dort auf die Hinterräder übertragen. Gleichzeitig wurden die Lenkbewegungen am vorderen Drehgestell über zwei Hydraulikzylinder und –leitungen auf zwei Hydraulikzylinder am hinteren Fahrgestell übertragen. Diese betätigen nun spiegelbildlich die Spurstangen des hinteren Fahrgestells.

Das jeweils äußere Radpaar jeden Fahrgestells, also insgesamt vier, waren mit manuellen Feststellbremsen versehen. Auf dem vorderen Drehgestell lagerten zwei Ersatzräder, für deren Bewegung ein Kran mitgeführt wurde.

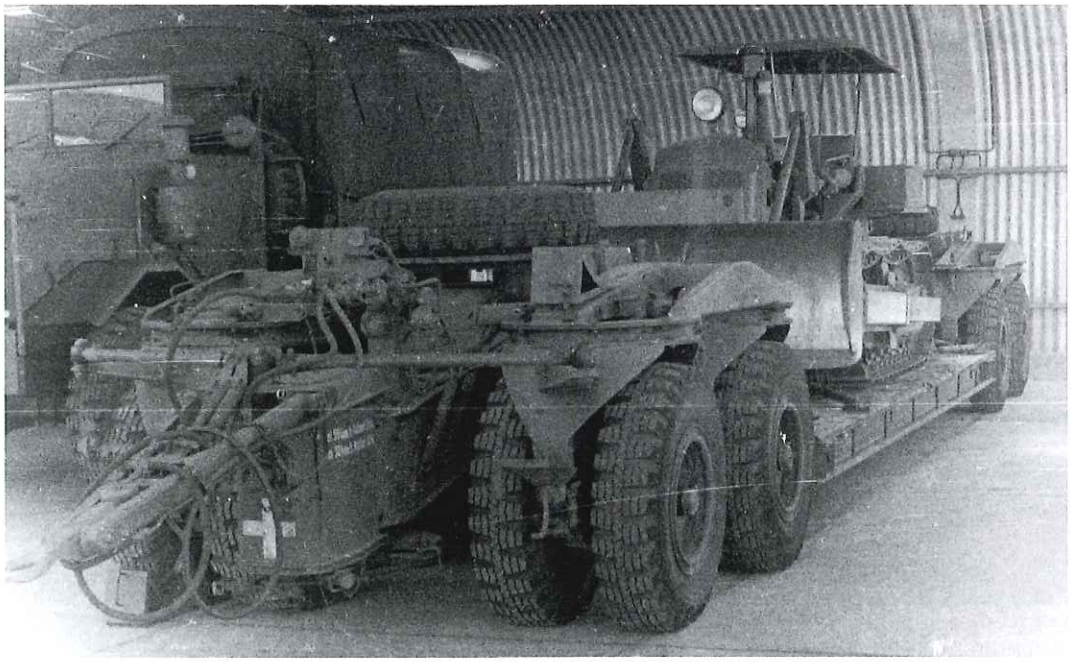
Durch Einhängen von mitgeführten Verbreiterungselementen ließ sich die Breite der Ladebrücke um 50 cm vergrößern.

For the transport of heavy equipment such as mechanised bridges, engineer equipment and light tanks the German Armed Forces procured a low-bed trailer with hydraulically lowered loading bridge and all-wheel steering. Connected by a hydraulic system the steering movement of the forward dolly wheels was transferred to the rear dolly to align the rear wheels into the tracks of the front wheels. For very tight turns the rear dolly configuration could be controlled manually. The design of both dollies was identical. The forked drawbar could be fitted to both ends of the trailer without interfering with the hydraulic steering system. By relocating the lighting system and some additional minor adjustments the direction of movement could be changed easily. For loading operations the loading ramp had to be lowered onto two wooden planks by disconnecting the dolly via an electrical hydraulic pump, in an emergency by a manually operated hydraulic pump back-up system, mechanically and hydraulically on one end to move the dolly away. After fitting a switching shaft the disconnected dolly could be steered. After installation of the two-piece loading ramp a vehicle could be loaded by driving over the lowered end of the loading ramp. Thereafter the dolly could be re-connected to the trailer and the flat-bed with load lifted into the travelling position. Loading height could be adjusted according to requirements. Special loading adapters were used for the carriage of reserve tactical bridges of AVLBs for storing these bridges in forward areas. Loading and un-loading was permitted on hard and even surfaces only. The loading bridge consisted of a steel structure of longitudinal members and cross member girder sections. Two reinforced I-beams welded together took the main loads. The loading area was covered with wooden planks. Every dolly consisted of box spar sections of pressed and welded steel metal sheets with the traversing spar acting as in-between frame representing the main bearing element of the chassis. At the front towing and steering mechanical elements were incorporated. On the side of the outer end sections a balancing spar was locked in a pendulum bearing on the traversing axle, where on each end a ball-shaped traversing mechanism was connected to a turntable. Every turntable carried a suspended pair of wheels on a pendulum bearing. In the mid of the wheels was a lifting slide to lift or lower the loading ramp. The loading ramp connected both dollies. Steering was through eight turntables. Tie rods transfer the steering direction at first to the front wheels und than to the rear wheels. At the same time the steering moment is transferred from the frontal turntable to the hydraulic cylinders of the rear by two hydraulic cylinders and hydraulic tubing. The cylinders activate the tie rods of the rear turntables in a mirror-imaged form.

The outer pairs of wheels of every dolly, altogether four, were equipped with manually controlled brakes. Two spare wheels were carried above the frontal turntable, together with the concerning jib for handling.

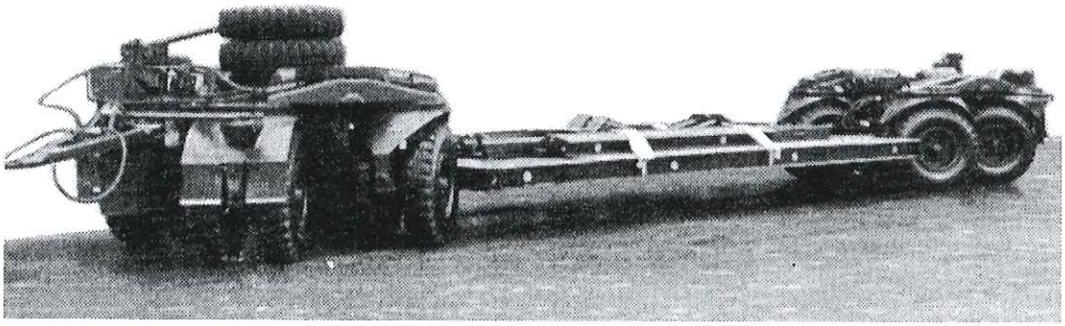


Das Bild zeigt die Breitseite des Kässbohrer Tiefladeanhängers. Die Zuggabel kann an beiden Enden montiert werden. Zusätzlich kann, mit wenigen Handgriffen, die Fahrzeugbeleuchtung umgebaut werden. Auch die Reserveräder und der dazugehörige Kran können auf beiden Fahrgestellen in den dort vorhandenen Halterungen befestigt werden.
Broad side view of the Kaessbohrer flat-bed semi-trailer. The forked towbar can be attached to both ends. Additionally the vehicle lighting has been re-positioned. Spare wheels and the concerning jib can be removed and mounted onto prepared arresting points. **(Bw)**

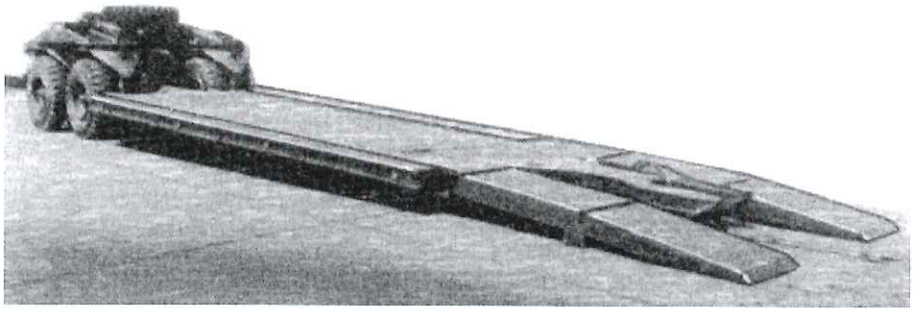


Ein Tiefladeanhänger, beladen mit einer Deutz-Planierraupe 60 PS, zusammen mit seiner Zugmaschine unter einem Schleppdach abgestellt. Deutlich sieht man, dass der Anhänger an seiner "Vorderseite" ein Leitkreuz führt. Zwischen den Rädern ist die Kurbel für die Handbremse zu erkennen. Auf jedem Fahrgestell liegt ein Reserverad.
A low-bed trailer loaded with a Deutz bulldozer of 60 hp parked below a shed roof along with its prime mover. Clearly visible is a convoy recognition cross fixed to the front of the trailer. Note the crank for the parking brake between the wheels. On both bogies spare wheels can be found.
(JV)

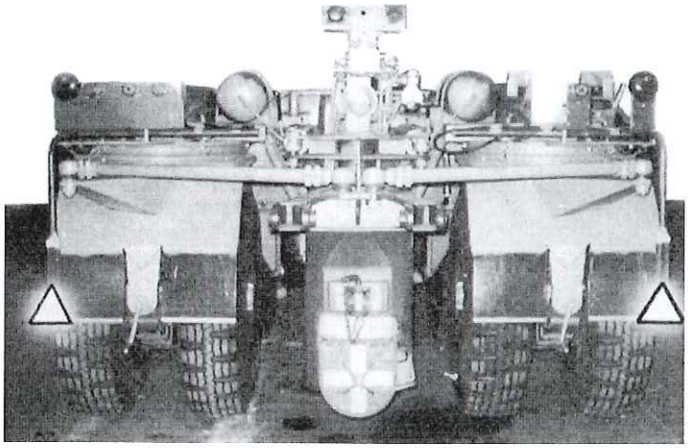
Dieses Bild lässt einige Details eines Fahrgestells erkennen: Man sieht die Wippe, an deren Ende sich der Drehkranz befindet. Auch ein Spurstangenende zeigt sich noch. Auf der Wippe liegt eine schwere Winde (Wagenheber). Der Soldat macht sich gerade an den Schlauchverbindungen der Lenkhydraulik zu schaffen.
This photograph reveals some details. Note the yoke with the ring bearing at the end. Still visible is the end of the guard-rail tie-bar. On the yoke is a heavy winch (lifting jack). The soldier is busy with the hydraulic hoses of the steering mechanism.
(BP)



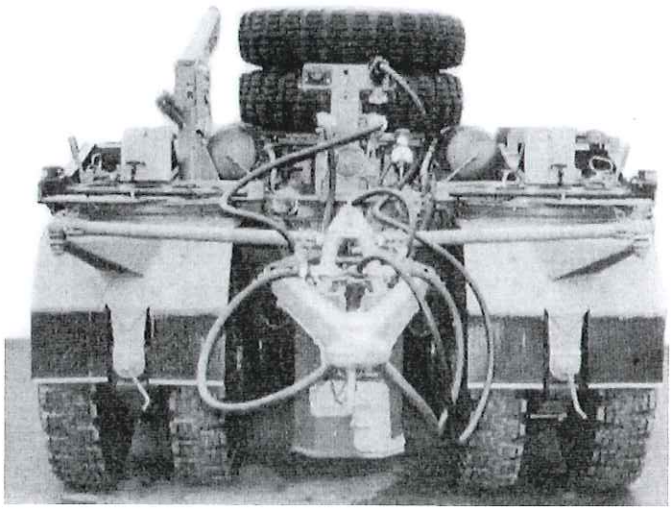
Alle 16 Räder der 8 Drehgestelle sind stark eingeschlagen. Hier ist gut zu sehen, dass das Heck ausschwenkt und der Fahrspur des vorderen Drehgestells folgt.
All 16 wheels of the 8 bogies are taking a tight turn. Clearly visible is the rear dolly of the trailer following into the tracks of the front bogie.
(Bw)



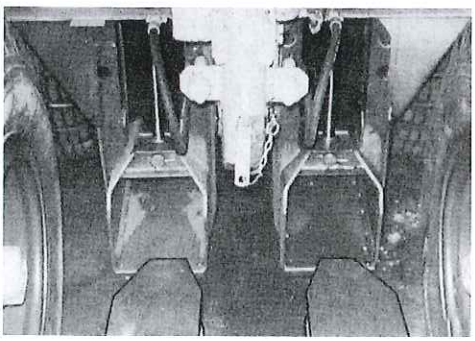
Das hintere Fahrgestell ist ausgefahren, die vier Rampenteile sind angelegt, das zu transportierende Fahrzeug kann auffahren.
The rear dolly has been removed, all four ramp sections are in position so that the vehicle to be loaded can move onto the flat-bed.
(Bw)



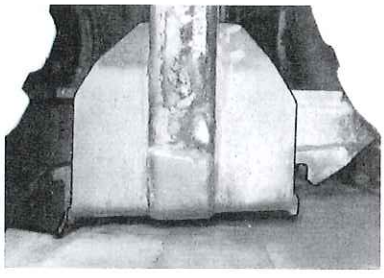
Die Rückseite des Anhängers zeigt die Anlenkpunkte für die Zuggabel. Auch hier sind wieder die Druckluftbehälter und die Bremskurbeln zu sehen. Die Elemente der Fahrzeugbeleuchtung sind leicht an das andere Fahrzeugende umzubauen.
The rear view of the trailer shows the receiver assembly for the forked tow-bar. Here also, the pressurised-air bottles and the braking cranks can be recognised. All elements of the vehicle lighting system can be removed and re-attached to the other end of the vehicle. (Bw)



Das vordere Ende eines 16-Rad-Tiefladeanhängers. Man erkennt die Zuggabel, die Spurstangen, die zu den Drehgestellen führen und die Lenkarme, an denen die äußeren Enden der Spurstangen angelenkt sind. Beiderseits neben den Reserverädern erkennt man die Druckluftbehälter für die Druckluftbremsen. Das Lenkjoch, dieses "klotzige" Bauteil unterhalb der Zuggabel, läßt die geringe Bodenfreiheit des Anhängers erkennen. Dies war konstruktiv kein Geländefahrzeug. Beachte die Kurbeln der Feststellbremsen.
Front of a 16-wheel low-bed trailer. Note the forked draw-bar, the guard-rail tie-bar leading to the turntables and the steering arms with guard rail tie bars attached at the outer ends. On both sides near the spare wheels are pressurised-air bottles for the pressurised-air brake. The steering yoke, the unwieldy component below the forked tow-bar, demonstrates the low ground clearance of the trailer. This is,by design, no cross-country vehicle. Note the cranks of the parking brakes. (Bw)

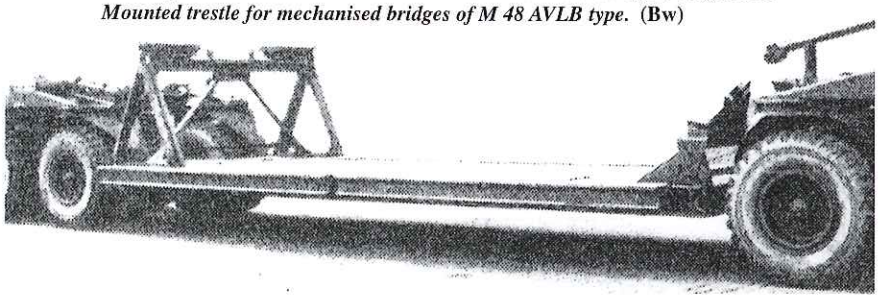


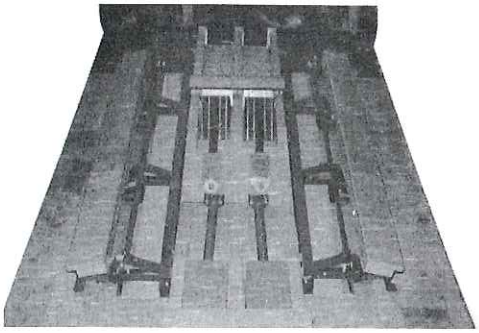
Die Gabel des Ladebettes greift in den Hubschlitten. Zwischen den Schlittenführungen sind die Schubstangen der Hydraulikzylinder zu erkennen.
Shown here is the principle how the fork of the low-bed is received by the lifting sled. Between the leads of the sled the pushing cylinders of the hydraulic system are visible. (Bw)



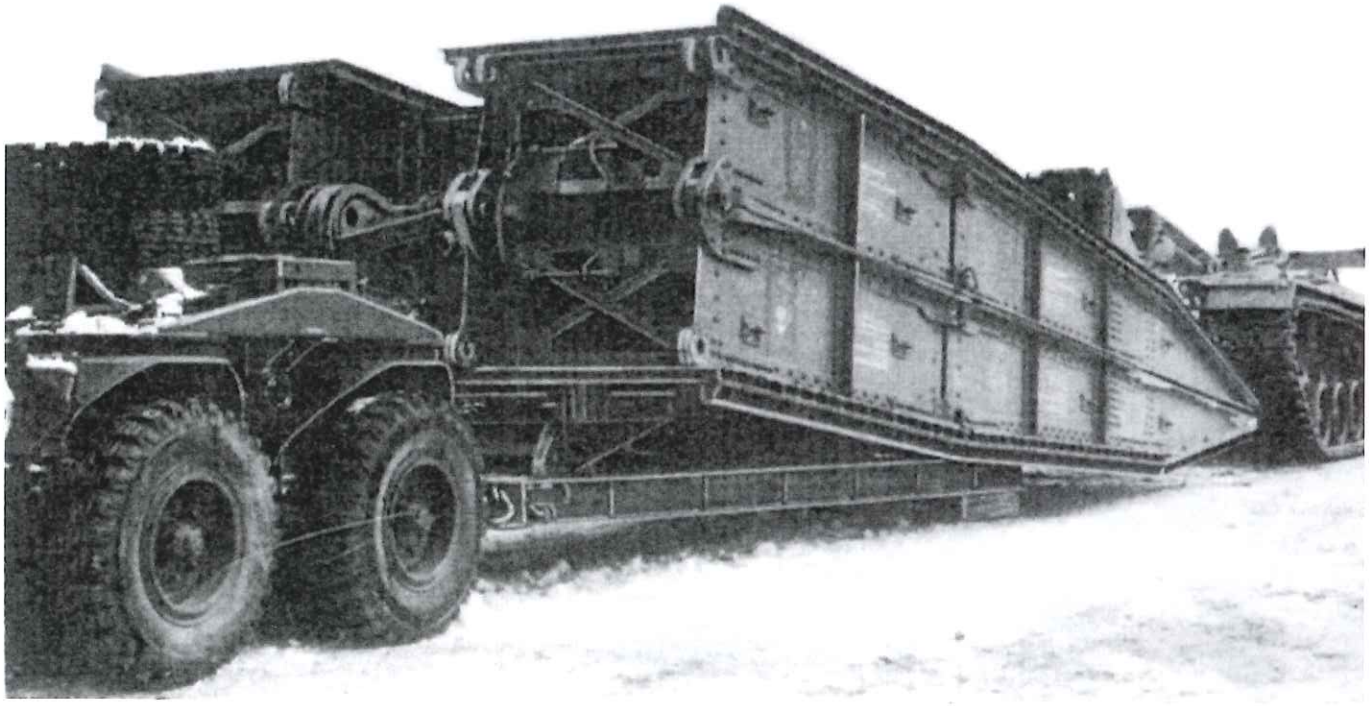
Der Hubschlitten zum Anheben des Ladebettes im abgesenkten Zustand, von der Seite gesehen.
The lifting sled for lowering the low-bed to the ground, seen from the side in the lowered position.
(Bw)

Die Lagerböcke für die Panzerbrücke des M-48 Brückenlegers aufgebaut.
Mounted trestle for mechanised bridges of M 48 AVLB type. (Bw)

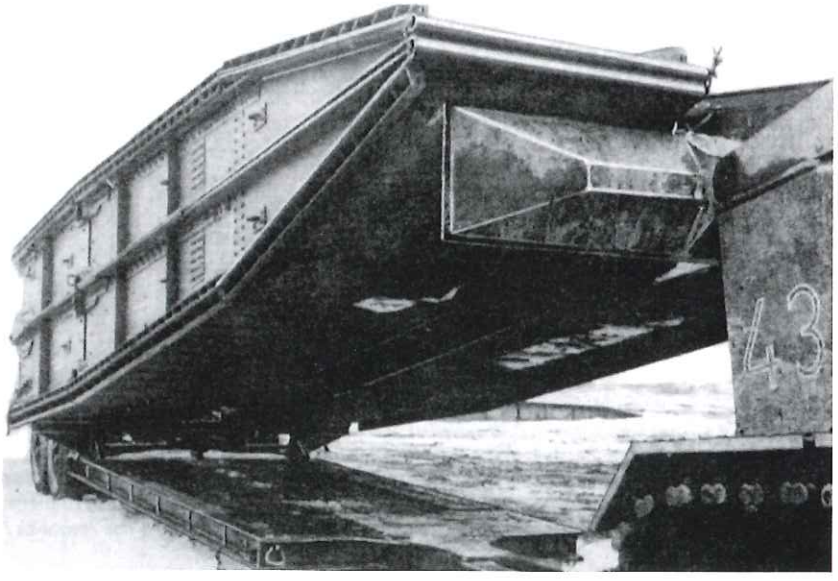




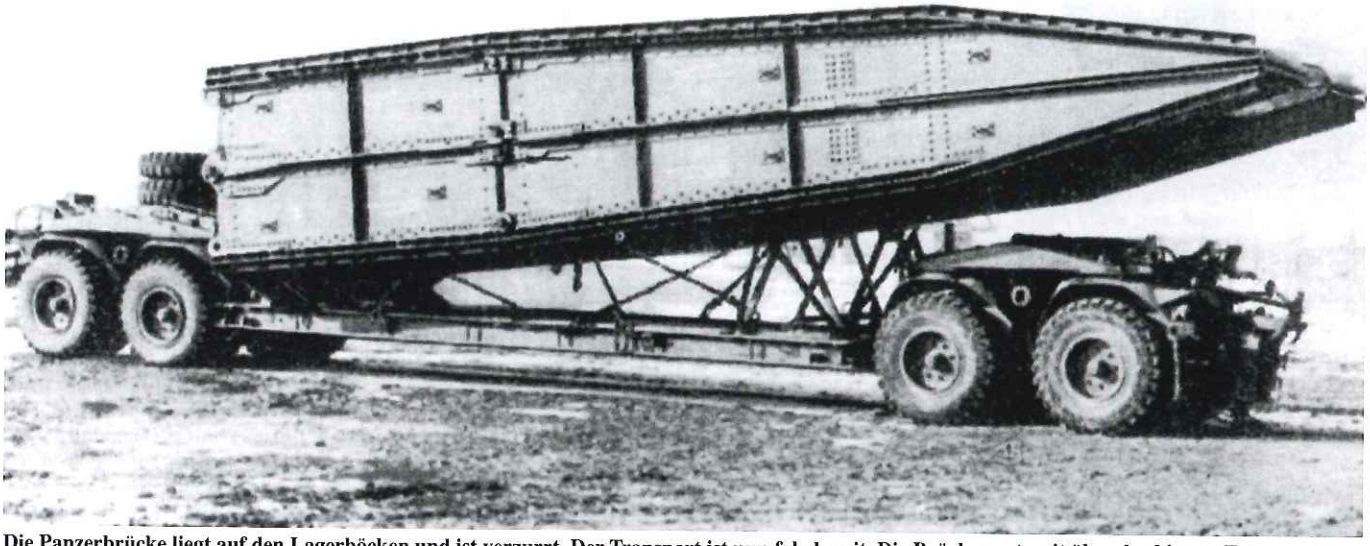
Auf dem Ladebett werden in verschiedenen Halterungen allerlei Gerätschaften mitgeführt. Hier sieht man deren Anordnung. Außen liegen die Ladebettverbreiterungen auf den teilweise zerlegten Lagerböcken für die Panzerbrücken. In der Mitte erkennt man verschiedene Spannkeile, die zur Sicherung von Fahrzeugen beim Transport mit dem Anhänger benötigt werden.
Several racks are attached to the low-bed to carry miscelleanous equipment. Seen here are details of the arrangement. Note the low-bed wings on the partly disassembled trestles for mechanised bridges. Visible in the center are different gripping wedges used to fasten vehicles onto the trailer during transport. (Bw)



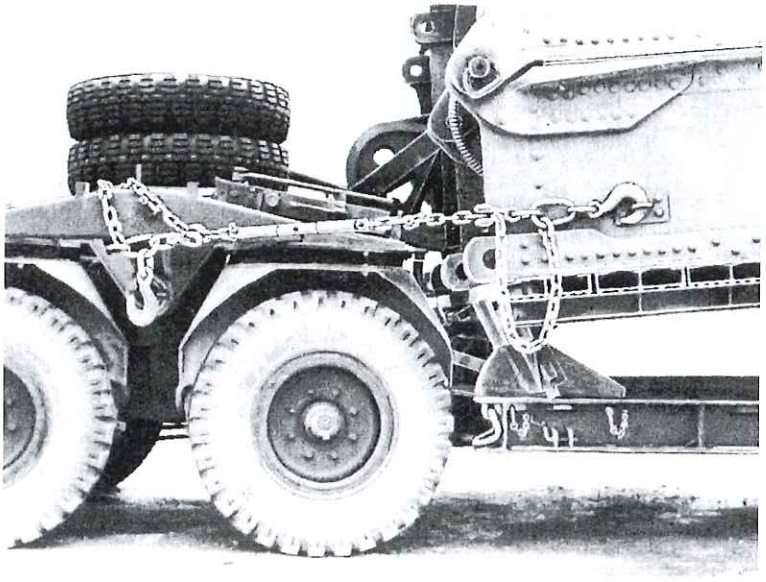
Ein 16-Rad-Tiefladeanhänger wird mit der Brücke eines M-48 Brückenlegers beladen: Das hintere Fahrgestell ist ausgefahren, der vordere, niedrigere Lagerbock ist aufgebaut und der Panzer hat das Ende der Brücke mit dem Klappmechanismus darauf abgelegt. Der Panzer fährt nun mit seiner Verlegeeinrichtung aus der Brücke heraus.
A 16-wheel low-bed trailer carrying a M 48 AVLB bridge. The rear bogy is removed while the lower trestle at the front is in position and the tank has lowered the end of the bridge by the scissor arm. After that the tank with its bridge-laying system moves away from the loaded bridge. (Bw)



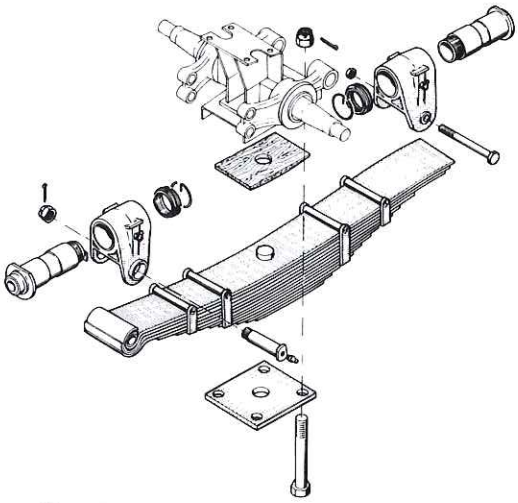
Danach hebt der Panzer das freiliegende Ende der Brücke mit seiner hydraulisch betätigten Stützplatte soweit an, dass der hintere, hohe Lagerbock vom Bedienungspersonal an Seilen unter die Brücke gezogen werden kann. Es war verboten, unter die angehobene Brücke zu treten. Dann legt der Panzer durch Absenken der Stützplatte die Brücke auf dem Lagerbock ab. Nun konnte das hintere Fahrgestell wieder eingefahren werden.
After that the tank raises the free end of the bridge with his hydraulic support plate in a manner that the rear high trestle could be pulled under the bridge by the crew. It was forbidden to move under the hanging bridge. Then the tank places the bridge by lowering the hydraulic support plate onto the level of the trestle. Now the rear bogy can be attached again. (Bw)



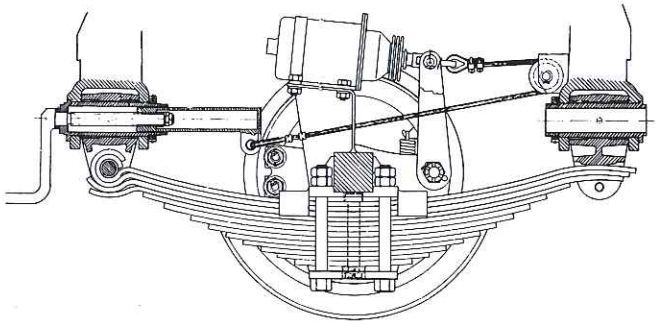
Die Panzerbrücke liegt auf den Lagerböcken und ist verzurrt. Der Transport ist nun fahrbereit. Die Brücke ragt weit über das hintere Fahrgestell. Ein solcher Transport hatte natürlich "Überbreite".
The mechanised bridge lays arrested to the trestle. The road train is ready to move with the bridge protruding far over the rear end of the trailer's chassis. Naturally such transports were exceptional in dimension. **(Bw)**



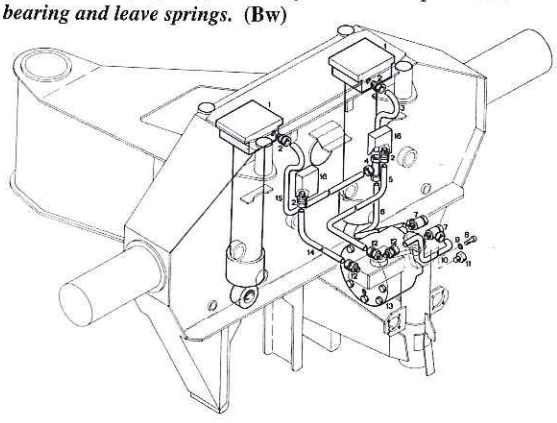
Der vordere Lagerbock, auf dem die Brücke aufliegt, ist hier zu erkennen. Weiter sieht man die Verzurrung der Brücken an der Wippe des Anhängers.
Note the front trestle with loaded bridge, here. Additionally the strainers of the bridge and the yoke of the trailer can be seen. **(Bw)**



Darstellung der Achse eines Radpaares mit Pendellagern und Blattfeder.
Presentation of a pair of wheels of an axle with pendulum bearing and leave springs. **(Bw)**

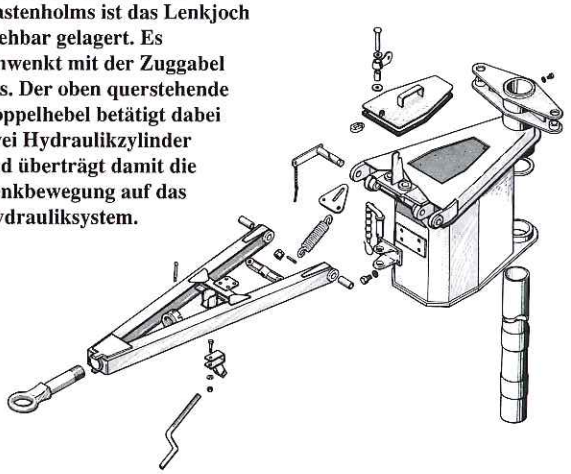


Die Achskonstruktion eines Radpaares im Schnitt. Die Blattfeder liegt unter der Achse.
Cut-away view of an axle design. The leaf spring lays under the axle. **(Bw)**

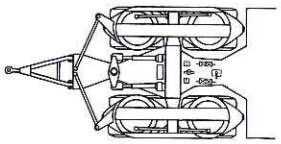


Die Zeichnung zeigt den Kastenholm mit den Führungen des Hubschlittens und seinen Hubzylindern. Die seitlichen Bolzen tragen die Wippen der Fahrgestelle.
Drawing of a box spar with leads for the lifting sled and its lifting cylinders. The bolts on the side carry the yoke of the chassis'. **(Bw)**

Am vorderen Ende des Kastenholms ist das Lenkjoch drehbar gelagert. Es schwenkt mit der Zuggabel aus. Der oben querstehende Doppelhebel betätigt dabei zwei Hydraulikzylinder und überträgt damit die Lenkbewegung auf das Hydrauliksystem.

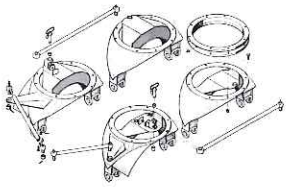


The steering yoke is fitted to a center bearing at the front end of the box spar. It traverses with the forked draw-bar. Two cross-mounted control levers command the hydraulic cylinders to tranfer the steering movement to the hydraulic system. (Bw)

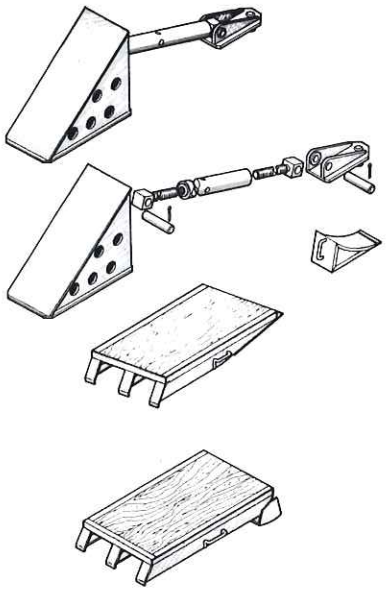


Diese Darstellung läßt die Übertragung der Lenkbewegung von der Zuggabel auf die vier Drehgestelle erkennen. Weiter ist die Übertragung der Lenkbewegung des am Lenkjoch befestigten Querhebels auf die Hydraulikzylinder zu sehen.
This sketch reveals the transfer of the turning momentum from the forked tow-bar to the four bogies. Furthermore, the transfer of the steering momentum of the transversal lever attached to the steering yoke to the hydraulic cylinders can be seen. (Bw)

Die vier Drehgestelle eines Fahrgestells sind hier mit den Spurstangen und den Lenkhebeln an den vorderen beiden Drehgestellen dargestellt. Die Lager der Pendelachsen sind ebenfalls zu erkennen.



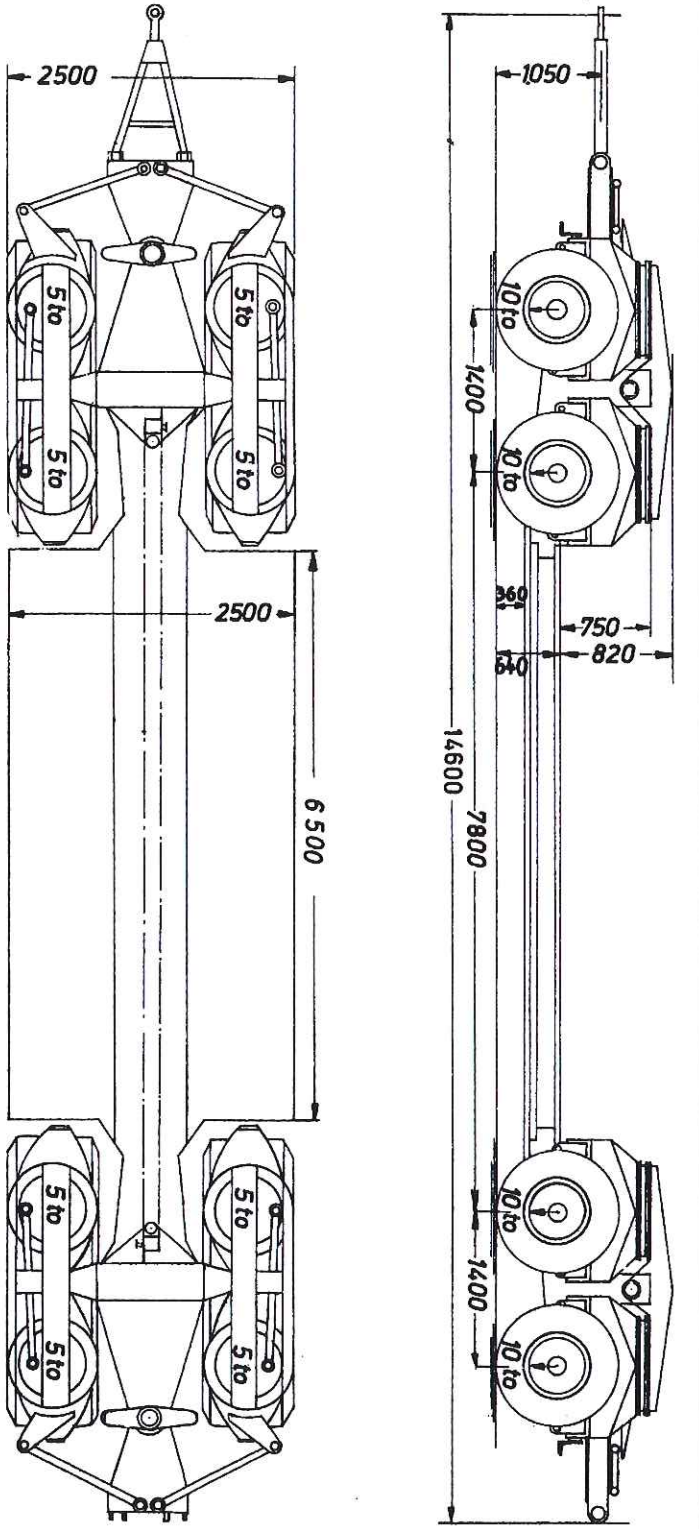
Four bogies of a chassis shown with guard rail tie bars and steering levers at the forward two bogies. The bearings of the full floating axles can be seen, too. (Bw)

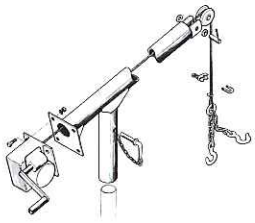


Hier sind die Spannkeile dargestellt, die gegen die Ketten bzw. Laufräder des zu transportierenden Fahrzeuges gespannt wurden. Die beiden Teile einer Auffahrrampe sind ebenfalls aufgezeichnet.
Here the gripping wedges are presented, which are fixed and tensioned against the tracks or wheels of the loaded vehicle. Both sections of the ramp are added in the drawing, too.
(Bw)

Tiefladeanhänger, 25-to, 16-Rad, Kässbohrer

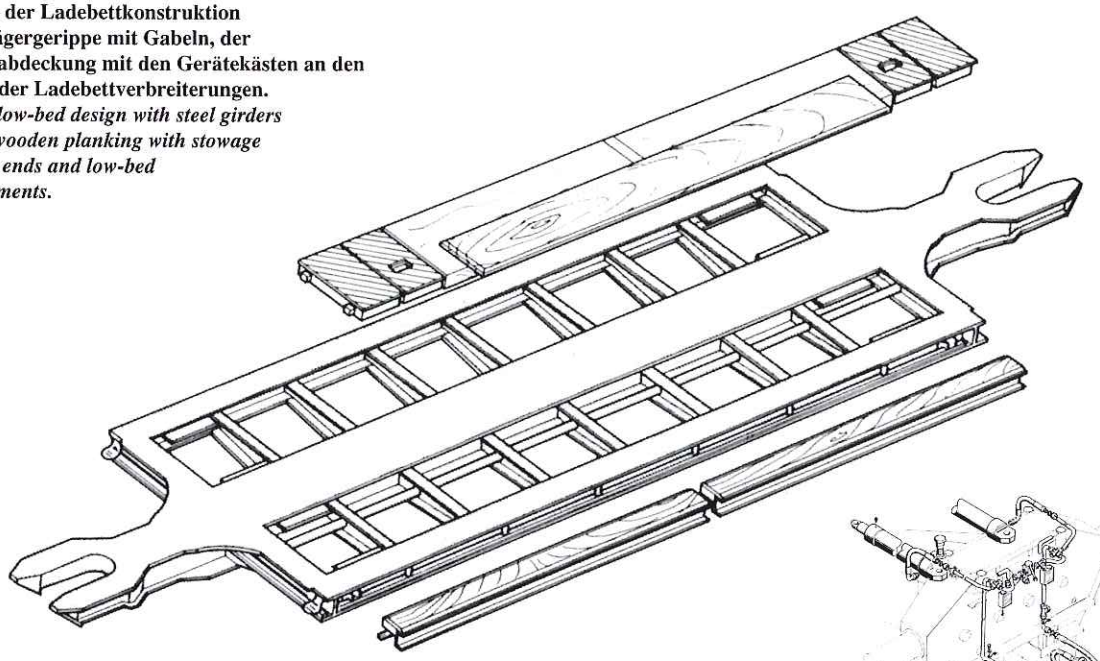
Maßstab 1/87 Scale

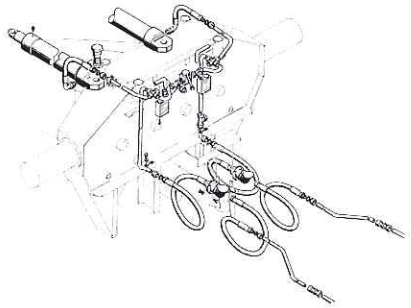




Die Zeichnung läßt die einfache Rohrkonstruktion des Krans für die Ersatzräder erkennen. Eine kleine Seilwinde erleichterte die Arbeit.
This drawing shows the simple construction of the jib to move the spare wheels. A small winch eased the workload. (Bw)

Darstellung der Ladebettkonstruktion mit Stahlträgergerippe mit Gabeln, der Holzbohlenabdeckung mit den Gerätekästen an den Enden und der Ladebettverbreiterungen.
View of the low-bed design with steel girders with forks, wooden planking with stowage boxes at the ends and low-bed wing attachments.
(Bw)

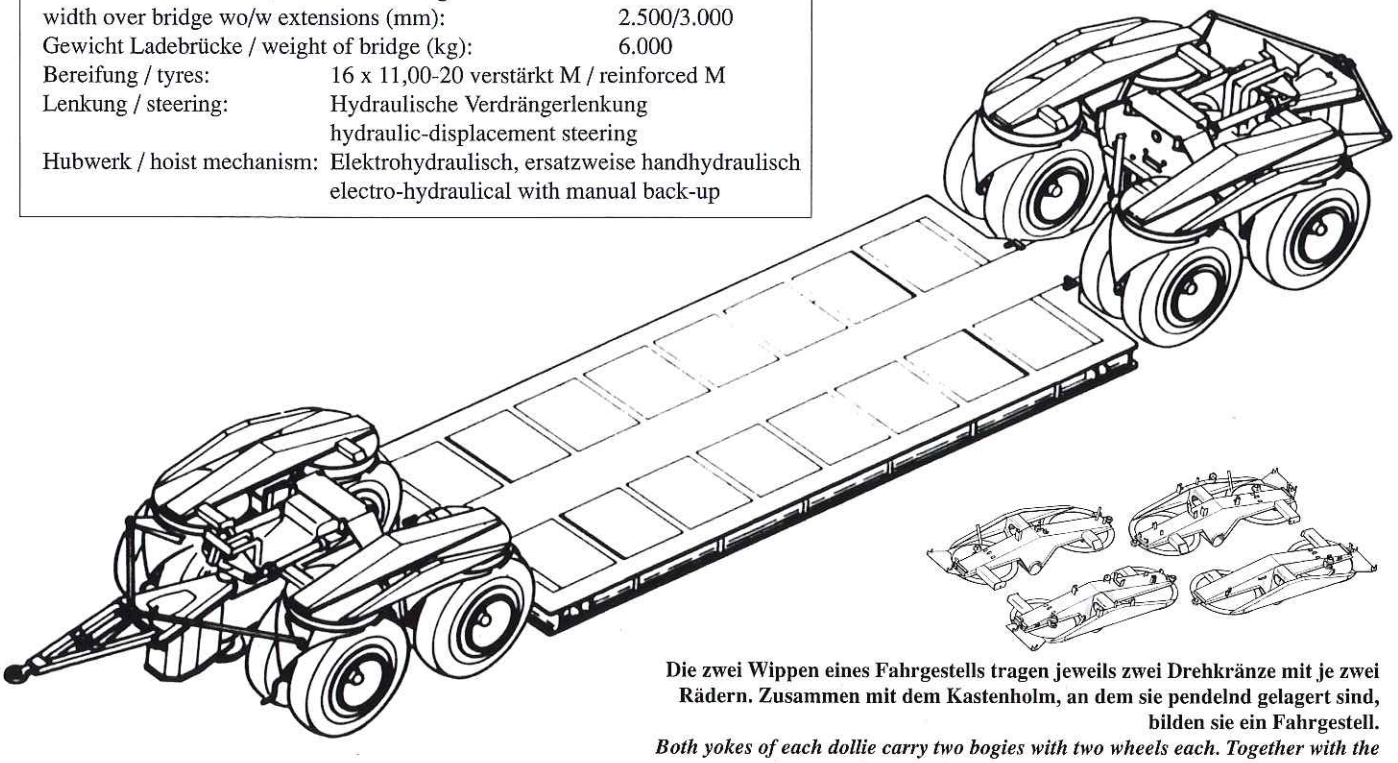




Technische Daten - *Technical Data*

Gesamtlänge mit Zuggabel / length with forked drawbar (mm):		14.600
Leergewicht / empty weight (kg):		15.000
Gesamtbreite ohne/mit Ladebrückenverbreiterung overall width wo/w bridging extensions (mm):		2.500/3.000
Achsstand / wheelbase (mm):		1.400+7.800+1.400
Nutzlast / payload (kg):		25.000
Gesamthöhe / height overall (mm):		2.200
Gesamtgewicht / empty weight (kg):		40.000
Länge Ladebrücke / length over bridge (mm):		6.500
Gewicht je Fahrwerk / weight per suspension unit (kg):		4.500
Breite Ladebrücke ohne/mit Verbreiterung width over bridge wo/w extensions (mm):		2.500/3.000
Gewicht Ladebrücke / weight of bridge (kg):		6.000
Bereifung / tyres:	16 x 11,00-20 verstärkt M / reinforced M	
Lenkung / steering:	Hydraulische Verdrängerlenkung hydraulic-displacement steering	
Hubwerk / hoist mechanism:	Elektrohydraulisch, ersatzweise handhydraulisch electro-hydraulical with manual back-up	

Hier sieht man die vom Lenkjoch betätigten Hydraulikzylinder und die Übertragung der Lenkbewegung mittels Hydraulikleitungen auf das andere Fahrgestell. Schnellkupplungen ermöglichen die Trennung der Schlauchverbindung zwischen Fahrgestellen und Ladebett ohne Verlust von Hydraulikflüssigkeit.
This illustration shows the hydraulic cylinders activated by the steering yoke to transfer the steering moment by hydraulic connections to the other dolly. Quick couplings ensure the disconnection of the hoses between the dollies without loosing hydraulic fluids. **(Bw)**



Die zwei Wippen eines Fahrgestells tragen jeweils zwei Drehkränze mit je zwei Rädern. Zusammen mit dem Kastenholm, an dem sie pendelnd gelagert sind, bilden sie ein Fahrgestell.
Both yokes of each dollie carry two bogies with two wheels each. Together with the box spar these, fixed to a pendulum bearing, create the chassis. **(Bw)**

Tieflade-Sattelauflieger, 25 to, 8-Rad, Blumhardt Typ P 517/809

Low-bed-Semitrailer, 25-ton, 8-wheel, Blumhardt type P 517/809

Zum Transport fahrbereiter und nicht fahrbereiter Fahrzeuge sowie sonstiger Transportgüter bis zu einem Gewicht von 25 Tonnen beschaffte die Bundeswehr zwei Varianten eines Sattelaufliegers mit Tiefladebett, welche, wie auch die 50-to-Satteltieflader des Panzertransporters, von der Firma Blumhardt geliefert wurden. Beide Varianten unterschieden sich lediglich in der Breite von 2,50 m (Variante 1) bzw. 2,90 m (Variante 2). Sie bestanden aus einer Konstruktion von miteinander elektrisch verschweißten Längs- und Querstahlträgern mit Doppel-T-Profil. Der Zwischenraum zwischen den Längsträgern des Tiefbetts wurde mit in Stahlrahmen gefasste Holzbohlen abgedeckt. Der Auflieger war 8-fach bereift an zwei Achsaggregaten. Die beiden Achsaggregate bestanden jeweils aus einem an einem Längsholm um die Querachse pendelnd gelagerten Tragarm, dessen beide Enden je eine um die Längsachse des Fahrzeuges pendelnd gelagerte Achse mit Radlagern für je ein Einzelrad rechts und links trugen. Die Räder konnten sich daher sehr gut den Geländeunebenheiten anpassen, was einen gleichmäßigen Bodendruck bei der Geländefahrt sicherstellte. Das Fahrzeug war ungefedert. Beiderseits außen zwischen den Rädern befanden sich umklappbare Kurbeln für die Feststellbremse. Die Rahmenkonstruktion war so gestaltet, dass das Fahrwerk zum Beladen überfahren werden konnte (Überfahrbrücke).

Rechts und links an den Vorderkanten des Tiefbetts befanden sich weiße Positionsleuchten, die verstellbar der Breite der Ladung angepasst werden konnten. Die Rückleuchten und die Tarnbeleuchtung waren auf Blechplatten montiert, die während der Fahrt in Halterungen an den Auffahrrampen gelagert waren. Vor dem Herunterklappen der Rampen mussten diese Platten den Halterungen entnommen und an anderer Stelle befestigt werden. Das Tarnkreuz befand sich mittig unter dem letzten Querträger.

Zur Führung des Windenseils beim Einsatz der Seilwinde der Sattelzugmaschine war die Schwanenhalsplattform beiderseits jeweils am vorderen und hinteren Ende mit Seilführungsblöcken versehen. Eine Rolle, mittig am hinteren Ende des Aufliegers, verhinderte ein Scheuern des Seils an der Hinterkante der Stahlkonstruktion.

Rechts oben am Rande der Schwanenhalsplattform wurde ein Reserverad in einer festen Halterung aufrecht stehend mitgeführt. Rechts und links neben dieser Plattform lagerte je eine Hälfte der Rampen für die seitliche Auffahrt. Mit einem links außen im Schwanenhals mitgeführten - und in einer auf der Plattform vorhandenen Halterung aufzustellenden - Galgen und einem Flaschenzug konnten sowohl das Reserverad, als auch die Rampenteile zur Erde herabgelassen werden. Zum Wechsel der inneren Räder ließ sich der Galgen auch in der Überfahrbrücke in eine Halterung einstecken. Im Boden der Schwanenhalsplattform befand sich ein Gerätekasten zur Lagerung eines Teils des Fahrzeugzubehörs.

Vor dem Abkuppeln wurde der Sattelauflieger auf zwei hydraulische Stützen abgestellt, die von einer handbetätigten Hydraulikpumpe aus- und eingefahren werden konnten. Sollte das Fahrzeug so länger als einen Tag abgestellt werden, waren zusätzlich die mechanischen Stützen vorn rechts und links des Tiefbetts auszuklappen.

Beim Beladevorgang von hinten wurden zur Entlastung der Reifen und der Achskonstruktion das Fahrzeug mittels am Heck angebrachter, klappbarer mechanischer Stützen abgestützt, bevor die Auffahrrampen von Hand heruntergelassen wurden. Fahrbereite Fahrzeuge konnten dann aus eigener Kraft auf das Ladebett auffahren. Das Laden von nicht fahrbereiten Fahrzeugen gestaltete sich recht schwierig, da die

The German Armed Forces procured for the transport of vehicles either ready-to-drive or disabled, or other items up to a weight of 25 tonnes, two different variants of a semi-trailer in low-bed configuration, which, as the 50-ton low-bed semi-trailer of the tank transporters, were delivered by company Blumhardt. Both variants differed only in width with 2.50 m (variant 1) and 2.90 m (variant 2), respectively. Both were made of longitudinal and cross members of I-beam profiles electrically welded together. Gaps between the longitudinal members of the low-bed frame were covered with wooden planks fastened by steel frames. The semi-trailer had eight wheels positioned on two axles arrangements. Both axle arrangements consisted of a carrier arm hanging transversal on a longitudinal member each, with both ends carrying one axle with wheel bearings for the right and left wheel suspended from the longitudinal axis of the vehicle. Thus, the wheels could follow inundations of the ground easily ensuring constant ground pressure while negotiating difficult terrain. There were no suspension units. Mounted on both outer sides between the wheels were foldable handles for the parking brake. The frame structure was designed to allow loading over the rear by using a loading-ramp. To the right and left of the forward corners of the low-bed were two white positioning lamps adjustable to the width of the load. Rear lighting and blackout lights were mounted on metal sheets stowed while travelling in fittings on the ramps. Before unloading these metal sheets had to be removed from the fittings and stowed in another place temporarily. The convoy marking cross was positioned in the mid on the last cross member.

During employment of the winch of the tractor truck the rope was lead through fairleads positioned on both sides at the forward and rear end of the gooseneck platform. A roller device in the mid of the rear end of the semi-trailer reduced wear and tear of the rope caused by the corners of the steel construction.

An upright standing spare wheel was carried in the right upper corner of the gooseneck platform in a solid stowage mount. Positioned on the right and left side of this platform are both halfs of the ramps for side-loading operations. By using the block-and-tackle device mounted on a jib stowed on the left outer side of the gooseneck and to be erected on a mounting fixed to the platform, the spare wheel as well as the ramp sections could be lowered to the ground. For the exchange of the inner wheels the jib could be fixed into a mounting on the loading-ramps. Parts of the accessory tools and equipment were stowed in a stowage box in the floor of the gooseneck's platform. Before disconnecting the semi-trailer was secured by two hydraulic supports which were controlled by hand via a hydraulic pump for lowering and raising. In the case of leaving the trailer in this position for longer than a one day period mechanical support legs had to be unfolded from the right and left side of the flat-bed.

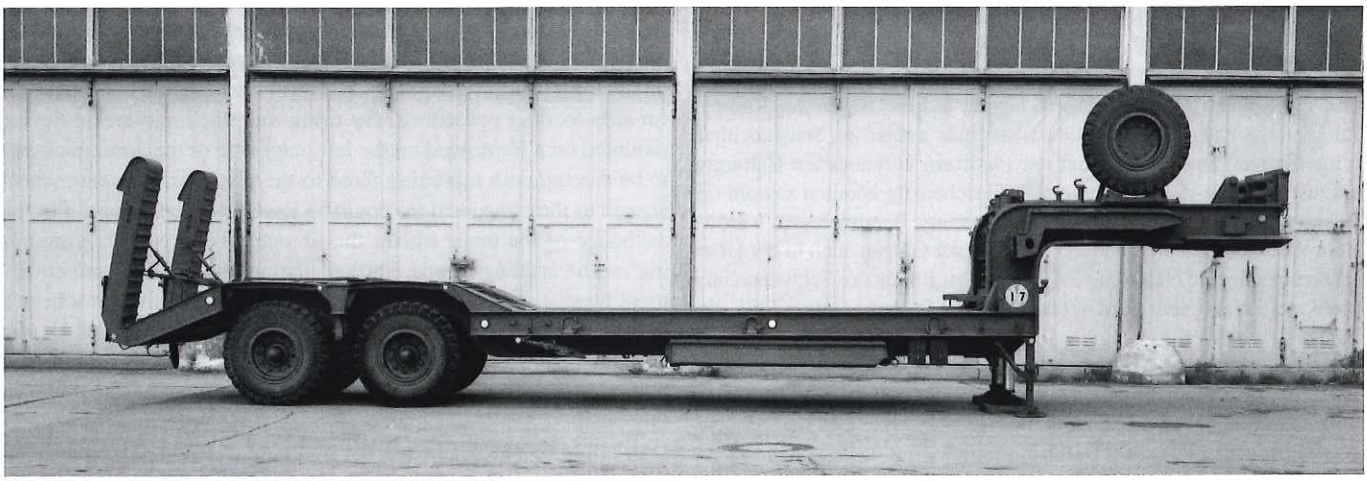
During loading operations conducted from the rear the vehicle was supported by unfolded mechanical support legs at the rear of the vehicle to reduce the burden on tyres and axles before the ramps were released and lowered by hand. After finishing this procedure vehicles ready to move could drive onto the loading area without further help. Loading disabled vehicles proved to be far more difficult, because the tractor truck was not equipped with a second

Sattelzugmaschine über keine zweite Seilwinde verfügte. Es war vorgeschrieben, das Windenseil durch die linken Seilführungsblöcke nach hinten abzuspulen, dieses dann durch eine, am zu bergenden Fahrzeug zu befestigende, Umlenkrolle (Klappblock) zu führen, das Windenseil durch den hinteren rechten Seilführungsbock wieder nach vorn zu ziehen und das lose Ende oben am Schwanenhals anzuschäkeln. Eine Richtungskorrektur beim Aufziehen des Schadfahrzeuges mittels Seilwinde war nicht möglich. Hierzu bedurfte es eines zweiten Fahrzeuges, z.B. eines Bergepanzers oder sonstigen schweren Fahrzeuges mit Seilwinde, welches, hinter dem Tieflader und dem Schadfahrzeug stehend, die Rollrichtung des Schadfahrzeuges mit seiner Seilwinde durch entsprechenden schrägen Gegenzug zur Seite korrigierte. Gleichermaßen wurden nicht fahrbereite Fahrzeuge auch vom Tieflader heruntergezogen, wobei mit der Seilwindenbremse der Sattelzugmaschine ein unkontrolliert schnelles Abrollen von den Auffahrrampen verhindert wurde.

Es war aber auch eine Beladung fahrbereiter Kettenfahrzeuge von den Seiten möglich. Von der Seite wurde vor allem dann beladen, wenn die Heckauffahrt für das zu transportierende Fahrzeug zu steil war bzw. der Böschungswinkel des Fahrzeuges nicht ausreichte oder eine Beladung über Heck aus anderen Gründen nicht möglich war. Die frühen Planierraupen mußten z.B. von der Seite auffahren, wenn der Planierschild nicht abgebaut war. Für den Transport von Baggern führte das Fahrzeug einen aus drei Vierkantrohren zusammensetzbaren, U-förmigen Rahmen mit, der auf der Überfahrbrücke, quer zur Fahrtrichtung in eine Halterung eingesteckt, als Löffelauflage diente und den Baggerarm gegen unbeabsichtigtes seitliches Ausschwenken sicherte. Zur Seitenbeladung war das Tiefbett mit den an seiner jeweiligen Seite am vorderen und hinteren Ende vorhandenen, ebenfalls klappbaren mechanischen Stützen abzustützen. Mittels des Galgens wurden die äußeren Rampenhälften oben vom Schwanenhals heruntergelassen und in Position gelegt. Unter dem Tiefbett lagerten, seitlich herausziehbar, die inneren Hälften der seitlichen Auffahrrampen. Diese konnten nun mit den anderen Rampenhälften zusammengesetzt werden. In den Profilen der äußeren Doppel-T-Träger des Tiefbetts waren beiderseits unten Stahlleisten eingeschweißt, hinter die die Rampen eingehakt und dabei der Spurbreite des zu ladenden Fahrzeugs angepaßt werden konnten. Die Holzbohlen aus der Mitte des Tiefbetts mussten bei Seitenbeladung entfernt und in einer Halterung an einer anderen Stelle des Aufliegers befestigt werden. Das seitliche Aufladen von Raupenbaggern war verboten!

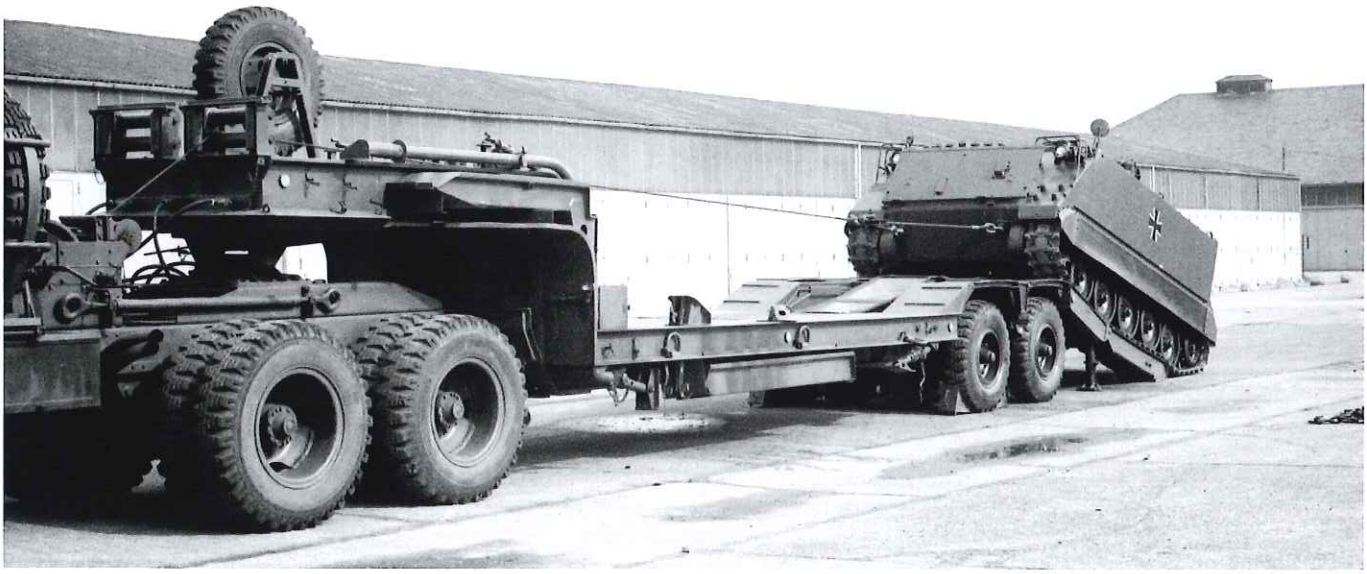
winch. By the book the rope of the winch had to be lead first by the fairlead on the left side back to the rear, then through a guide pulley (folding fairlead) arrested to the disabled vehicle and back through the fairlead on the right side and connected with the loose end to the gooseneck. Re-alignment of the rope and pulling direction during recovery operations was not possible. For this procedure a second vehicle would be required, e.g. an Armoured Recovery Vehicle (ARV) or an other heavy vehicles equipped with a winch, positioning itself behind the semi-trailer and the disabled vehicle, to be employed to adjust the pulling direction of the recovery operation by counter-pulling from an inclined position to the side. For unloading disabled vehicles from the low-bed trailer the procedure was conducted in reverse. A brake for the winching rope employed by the tractor truck would stop any uncontrolled fast slippages from the ramps.

Loading of ready-to-move tracked vehicles from the side was possible. The side loading procedure was mostly used when the vehicles to be loaded were not capable of using the loading-ramps because of the high gradient, the low angle of approach of the concerning vehicle or other reasons to be considered. Early crawler tractors with dozer blade had to be loaded from the side, if the dozer blade was to be retained. For the transport of excavators a U-shaped frame, consisting of three square-shaped tubes erected onto the loading-ramps across the driving direction by insertion into a holding assembly, was carried to retain the bucket and to prevent the excavator arm from moving unintentionally to the side. During side-loading operations the flat-bed had to be secured on the lowered side by foldable mechanical support-legs positioned at the front and rear. By using the jib the outer ramp halfs were lowered und laid into position. The inner halfs of the ramps could be pulled out of the stowing position under the flat-bed to the sides. These could be connected with the other halfs of the ramps. Within the profile of the outer I-beams of the low-bed welded moldings to fix the ramps into position and to adjust them to the track width of the vehicle to be loaded were carried. The wooden planks situated in the mid of the low-bed had to be removed and stored in another prepared place of the semi-trailer. Side-loading operations of tracked excavators were forbidden!



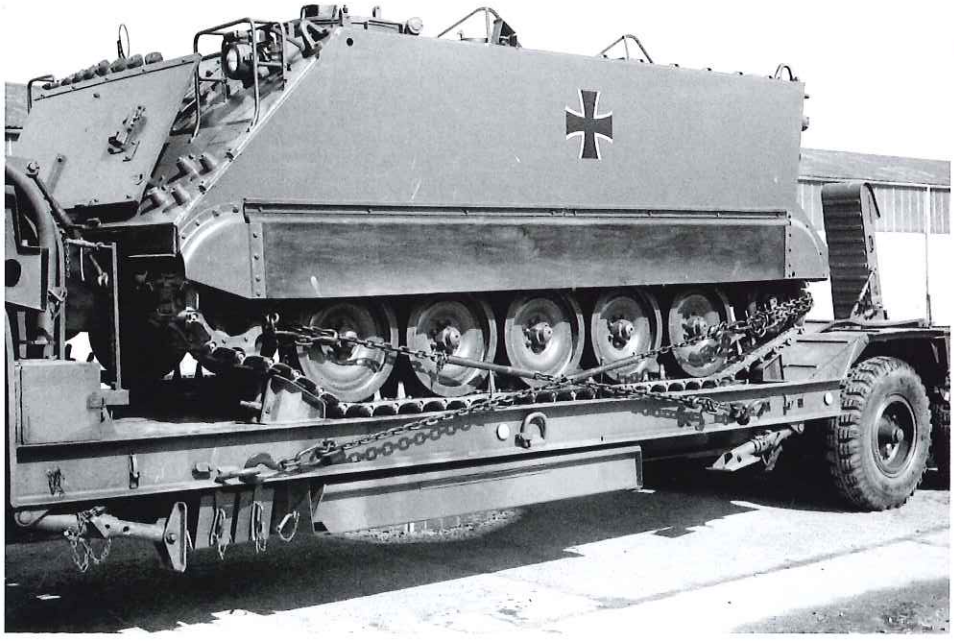
Das Foto zeigt den 25-to Satteltiefladeanhänger von der rechten Seite. Er ist auf die hydraulischen und die mechanischen Stützen abgestellt. Am Ende des Ladebettes sind eingeklappte mechanische Stützen zu erkennen. Auf jeder Seite wird je eine zweiteilige Rampe für die seitliche Beladung mitgeführt. Ein Rampenteil ist seitlich am Schwanenhals, unterhalb des Reserverades, das dazugehörige zweite etwa mittig unter dem Ladebett in Halterungen gelagert. Das Reserverad steht immer aufrecht auf der rechten Seite des Schwanenhalses.

The photograph shows a 25-ton flat-bed semi-trailer from the right side. The trailer is parked with hydraulic and mechanical supports in position. At the rear end of the loading area folded mechanical supports are visible. On both sides a two–piece ramp for loading operaions from the side is carried. One ramp section is carried on the gooseneck below the spare wheel, while the second one is stowed near the mid under the loading area. The spare wheel always stands upright on the right side of the gooseneck. **(Bw)**

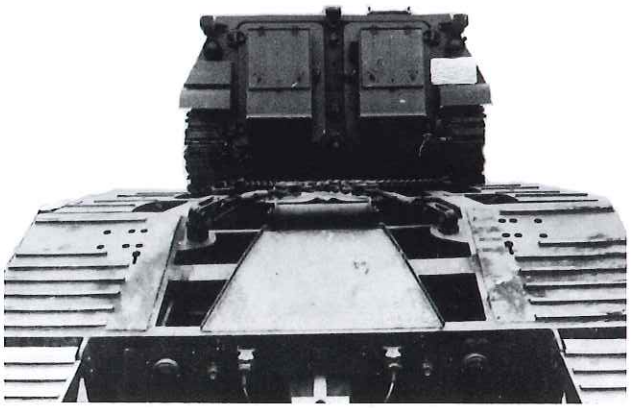


Ein MTW M-113 wird mit Hilfe der Winde auf den Tieflader gezogen. Da die Sattelzugmaschine Faun L 912/SA nur über eine Winde verfügt, war eine Richtungskorrektur beim Auffahren eines fahrunfähigen Schadfahrzeuges nicht mit der Seilwinde möglich.
A M113 APC is being towed onto the trailer by the winch. Adjustment of towing direction during loading of a disabled vehicle is not possible as the tractor truck L 912/SA fields only one winch. **(Bw)**

Die Fahrbahnen der Überfahrbrücke und des Ladebettes sind mit Bohrungen versehen, in die Kettenabweiser eingesteckt werden konnten.
Driving channels of the loading ramp and the low-bed have small bore holes for the attachment of track deflectors. **(Bw)**



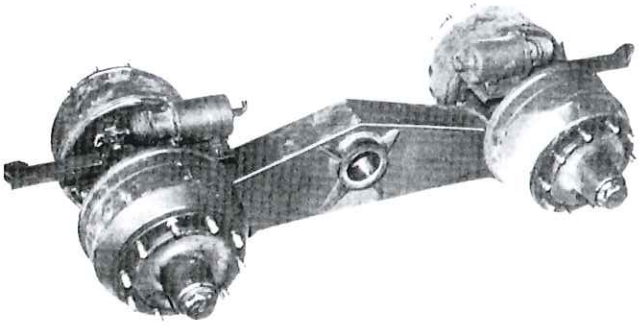
Der M-113 ist aufgeladen und verzurrt. Die Spannkeile vor und hinter den Ketten verhinderen ein Rollen des Fahrzeuges. Gut zu erkennen sind die Zurrösen, die Klappstützen und das Rampenteil in seiner Halterung unter dem Ladebett.
The M113 APC is loaded and fixed. Gripping wedges positioned in front and behind the tracks preclude movements of the vehicle while travelling. Clearly visible are the lifting eyes, folding supports and the ramp section still carried under the flat-bed. **(Bw)**



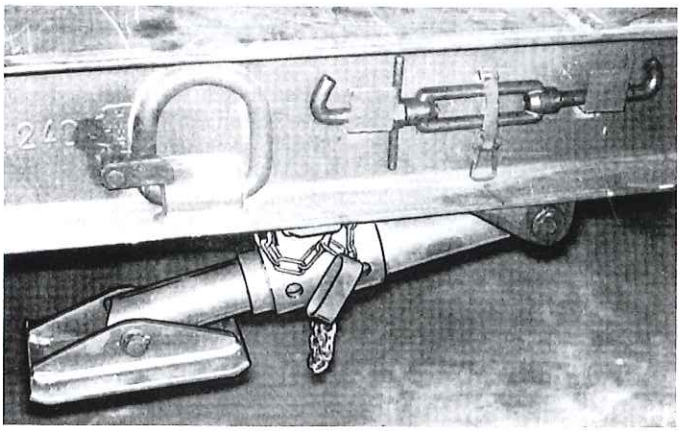
Ein Blick von hinten auf die Überfahrbrücke über dem Fahrgestell. Die Auffahrrampen sind heruntergelassen. Gut zu sehen sind die im Bereich der Fahrspur aufgeschweißten Stahlleisten, die den Ketten bzw. Reifen auffahrender Fahrzeuge Halt gaben. In der Mitte sieht man eine Führungsrolle für das Windenseil. Die Befestigungspunkte für die Zurrketten sind unterschiedlich hoch, damit die Ketten sich nicht berühren und scheuern konnten. Bei einer derart tiefen Verzurrung, wie hier gezeigt, kommt diese Wirkung allerdings nicht zur Geltung. Die Rücklichter sind auf Platten montiert, die vor dem Abklappen der Auffahrrampen abgenommen und dann beiderseits des Leitkreuzes "geparkt" werden müssen. Die Ladung ist ein leichter Hotchkiss-Panzer.
Rear view of the loading ramp above the chassis. The ramps are lowered. Clearly visible are the steel ridges welded to the track lanes to preclude slippages of wheeled or tracked vehicles during loading operations. Visible in the mid is a fairlead for the winch rope. Arresting points for lashing chains are of different height to preclude scrubbing. Tied down in such a dense manner, as shown here, was probably counter-productive. The rear lights were fixed to plates which can be removed before lowering the loading ramps and parked on both sides of the convoy recognisiton cross. Loaded is a Hotchliss light APC. **(Bw)**

Die seitlichen Auffahrrampen sind angelegt. Normalerweise sollte jetzt auch das Ladebett mit den beiden Klappstützen an seinem vorderen und hinteren Ende abgestützt werden.
The ramps for side loading are ready. Normally, the flat-bed has now to be fixed into position by folding supports at both ends, too. **(Bw)**

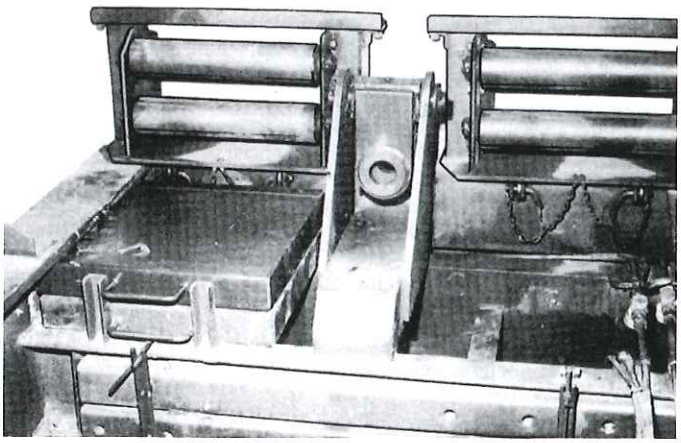
Nun kann die Planierraupe (Deutz, 60 PS) auffahren. Mit Räumschild hätte sie, wegen des geringen Böschungswinkels, nicht über das Heck auffahren können. Der Schild würde erst demontiert werden müssen. Das Gitter über der Seilwinde der Raupe schützt den Bediener vor einem zurückschnellenden Windenseil, falls dieses reißen sollte.
Now, the bulldozer (Deutz, 60 hp) can be loaded. With the dozer-blade attached driving over the loading-ramps´ rear would not have been possible because of the low angle of approach. In this case the dozer-blade would have to be removed first. The steel grid over the winch rope of the bulldozer protects the user from a whipping rope in case of a rope malfunction. **(Bw)**



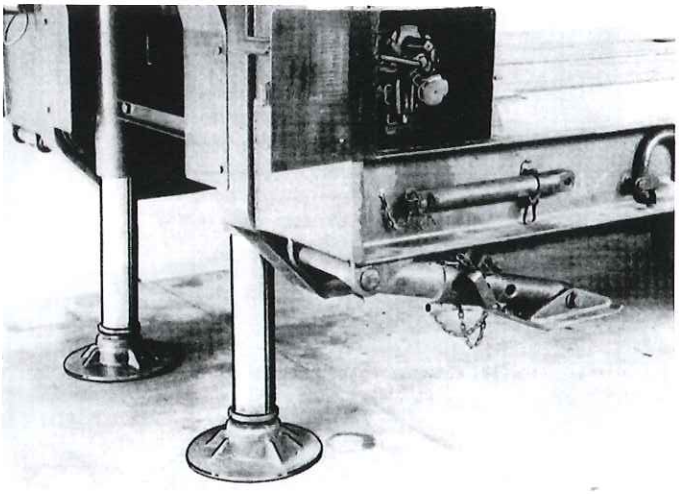
Ein Doppelachsaggregat. Der Wippenbalken ist um die Querachse pendelnd gelagert, die Radachsen pendeln um die Längsachse. Der Sattelanhänger ist ungefedert. Zwischen den Radtrommeln sind die Bremszylinder erkennbar.
View of a double-axle. The yoke beam is pendulum-mounted over the transversal axle with the wheel axles swinging around the longitudinal axle. The semi-trailer has no suspension. Visible between the wheel drums are the braking cylinders. **(Bw)**



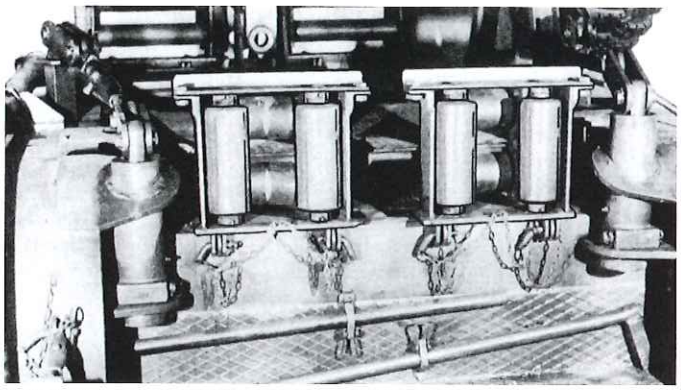
Die hintere Klappstütze des Ladebettes und eine Zurröse mit Arretierung sind hier zu erkennen.
Here the rear folding support and further details such as a lashing eye with arresting hook and a tensioning jack in its racks are noteworthy. **(Bw)**



Beim Einsatz der Seilwinde führt man das Windenseil durch die vorderen und hinteren linken Seilführungsblöcke, dann um eine Umlenkrolle herum, die am aufzuladenden Schadfahrzeug befestigt ist, wieder nach vorne durch den rechten hinteren Seilführungsblock und befestigt das lose Ende des Windenseils an dem vorerwähnten Schäkel. Da die Seilwinde eine Zugkraft von 10 Tonnen hat, stehen somit 20 Tonnen Zugkraft zur Verfügung.
During winching operations the rope is lead through the left forward and rearward fairleads, than through a guide pulley mounted on the disabled vehicle and again back through the right rearward fairlead to fix the loose end of the rope to the formerly mentioned lug. Thus, considering the 10-ton capacity of the winch, a towing power of 20 tonnes is available. **(Bw)**

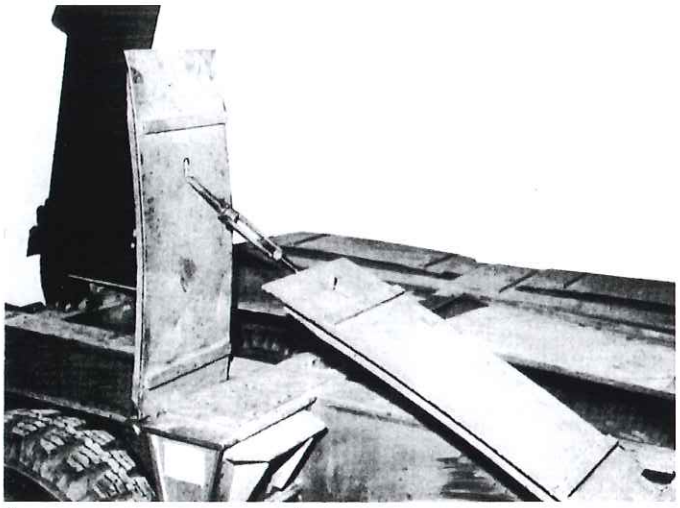


Im Übergang vom Schwanenhals zum Ladebett befinden sich die hydraulischen, daneben die mechanischen Stützen. Im geöffneten Kasten am Bildrand über der mechanischen Stütze befindet sich eine Handhydraulikpumpe.
The area between the gooseneck and the low-bed is reserved for the carriage of hydraulic and mechanical supports. The open box at the corner of the photograph over the mechanical support reveals a hydraulic hand pump. **(Bw)**

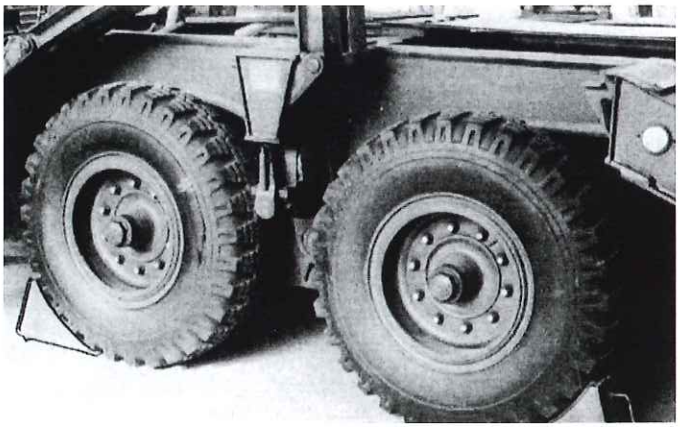


Hier sieht man vom Ladebett auf den Schwanenhals. Die hinteren Seilführungsblöcke sind leicht demontierbar. Rechts und links daneben die Befestigungspunkte für die Zurrketten, in unterschiedlicher Höhe.
View from the low-bed to the gooseneck. The rear fairleads can be removed easily. On the right and left side are the arresting points for the lashing chains, both on different levels. **(Bw)**

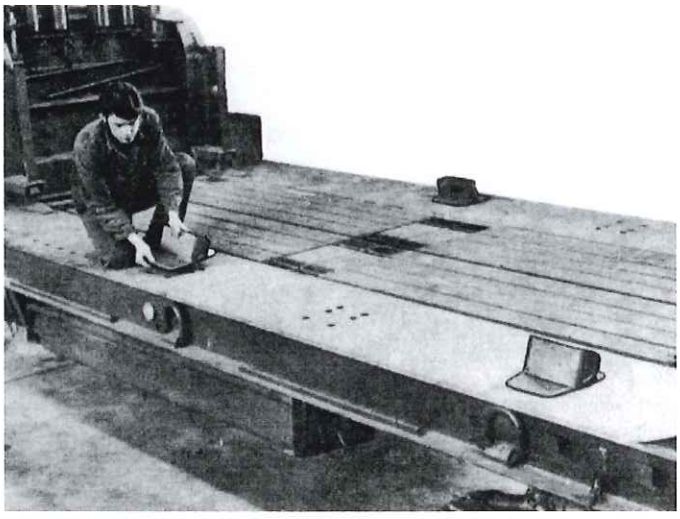
Der Schwanenhals von der linken Seite gesehen. Seitlich der Trägerkonstruktion befinden sich Werkzeughalterung und die Halterung eines Teils der Seitenauffahrrampen. Darüber der "Galgen", ein Kranarm, mit dem das Reserverad heruntergelassen wird. Er wird in der Nähe des Reserverades in eine Halterung gesteckt.
The gooseneck seen from the left side. On the side of the carrier frame are latches for tools and racks for sections of the ramps. Above is the gallow arm. This is a jib to lower the spare wheel from the gooseneck. The jib is put upright into a prepared mount near the stowage of the spare wheel. **(Bw)**



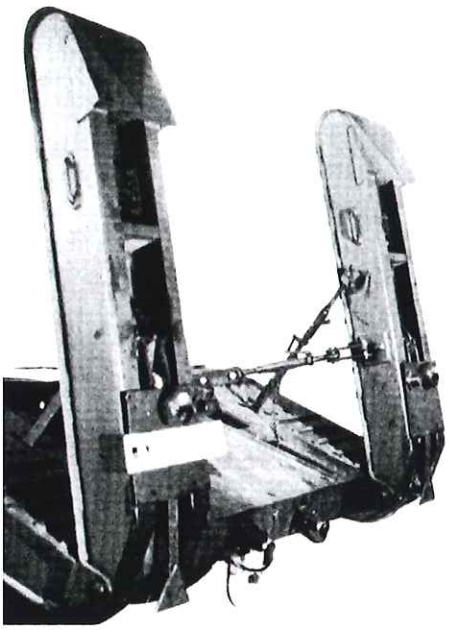
Über den Rädern befinden sich Überfahrbleche, die bei Geländefahrt hochgestellt und miteinander verspannt werden. Damit wird vermieden, dass die Räder im Gelände von unten dagegen stoßen.
Above the wheels are wheel covers, placed in an erected position and tensioned together during cross-country operations. Thus, it is a measure to preclude that the wheels would bump into the wheel covers while negotiating heavy terrain. **(Bw)**



Ein Blick auf das Fahrgestell, die Überfahrbleche sind hochgestellt. Zwischen den Rädern ist die Kurbel der Feststellbremse zu sehen.
View onto the chassis, the wheel covers erected. Note the crank with folded grip between the wheels for the parking brake. **(Bw)**



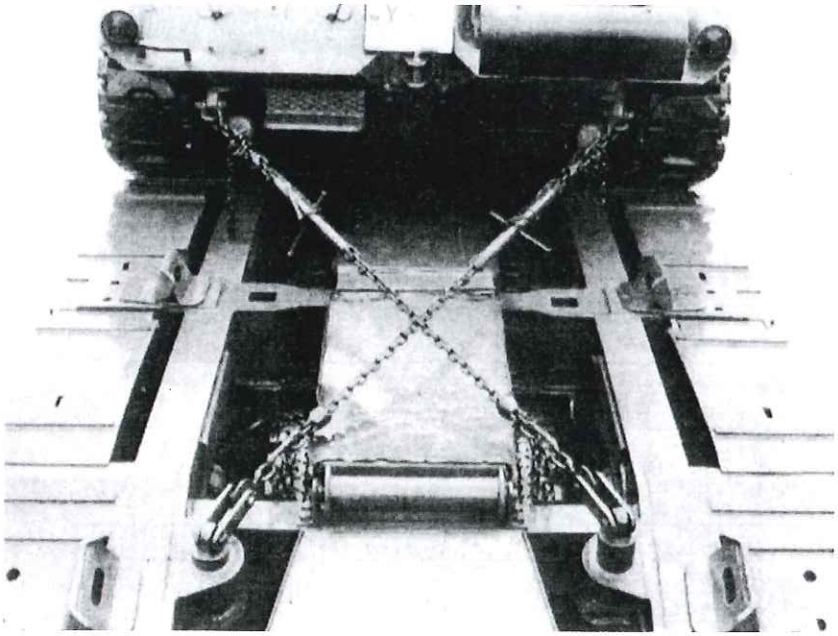
Ein Mitglied der Besatzung setzt die Kettenabweiser in die dafür vorhandenen Bohrungen. Die an seinem Knie beginnenden, nach vorn verlaufenden, Bohrungen nehmen die Spannkeile auf.
A crew member fixing the track deflectors into prepared bore holes. The borings aligned toward the gooseneck are for gripping wedges. **(Bw)**



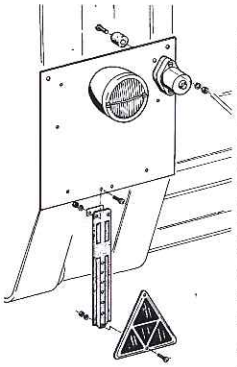
Die Auffahrrampen sind hier in Transportstellung zu sehen. Die Trägerbleche für die Fahrzeugbeleuchtung sind an den Rampen eingehängt. Dahinter, in den Rampen liegend, erkennt man die hinteren Klappstützen, die beim Beladen das Gewicht des auffahrenden Fahrzeugs aufnehmen. Jede Rampe wird von zwei Spannschlössern gehalten. Eine Winde für die Rampen oder Gewichtsausgleichsfedern sind nicht vorhanden.
The loading ramps are seen here in stowed position. Metal sheets carrying the vehicle lighting are attached to the ramps. Behind, positioned within the ramps, folding supports are visible taking the weight of the vehicle to be loaded. Each ramp is kept by tensioning jacks. A winch for the ramps or weight compensating balance spring cylinders were not available. **(Bw)**

Technische Daten - *Technical Data*

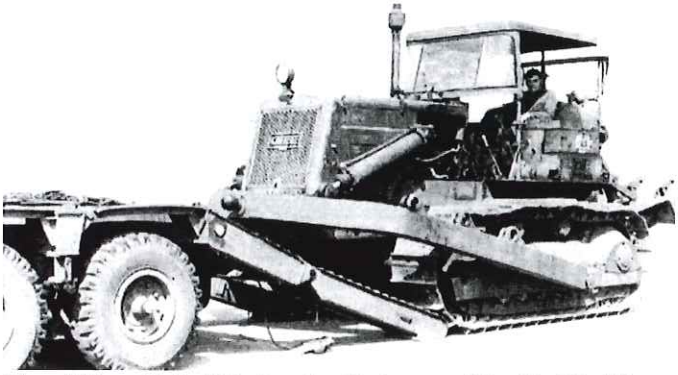
Gesamtlänge (fahrfertig) / length overall (ready-to-move) (mm)	12.250
Länge Ladebrücke / length bridge (mm):	4.800
Gesamtlänge, Rampen abgeklappt length overall, ramps folded (mm):	13.740
Breite Ladebrücke Var. 1 / Var. 2 width loading-bridge variant 1/2 (mm):	2.500 / 2.900
Gesamtzuglänge / length with truck (mm):	19.455
Max. Höhe Ladebrücke / max. height loading-bridge (mm):	970
Gesamtbreite Var. 1 / Var. 2 width overall variant 1/2 (mm):	2.500 / 2.900
Leergewicht Var. 1 / Var. 2 empty weight variant 1/2 (kg):	11.650 / 12.100
Gesamthöhe / height overall (mm):	3.255
Nutzlast max. Var. 1 / Var. 2 max. payload variant 1/2 (kg):	25.750 / 25.300
Bodenfreiheit Brücke-Achsen / ground clearance bridge-axles (mm):	440/290
Felgen / rims:	8,0-20
Achsstand / wheelbase (mm):	1.350
Reifen / tyres:	11,00-20 verstärkt M reinforced M
Spurweite außen / track-width outer side (mm):	2.365
Max. Gesamtgewicht / max. gross weight (kg):	37.400



Ein SPz HS-30 ist auf dem Ladebett mit Ketten mit Spannschlössern verzurrt. Die unterschiedliche Höhe der Verzurrpunkte im Fahrgestell des Tiefladers verhindert ein Scheuern der Ketten im Kreuzungsbereich.
A HS-30 AIFV fixed to the low-bed by chains and tensioning jacks. The different levels of arresting hooks at the chassis of the low-bed trailer preclude scrubbing of the chains at the crossing points. **(Bw)**

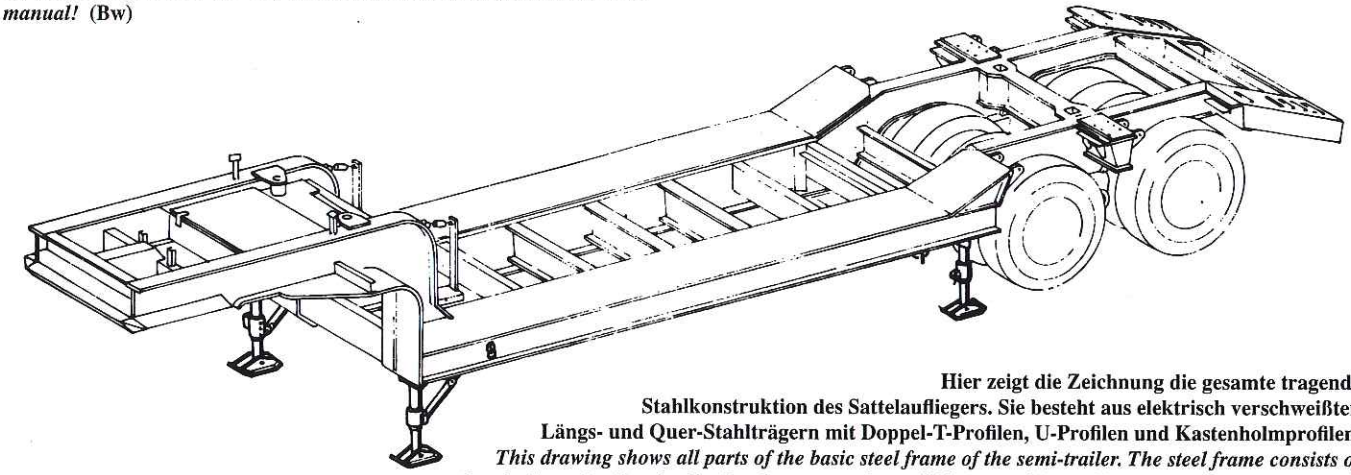


Die an den Auffahrrampen befestigten Beleuchtungsträgerplatten sind mit wenigen Handgriffen abzunehmen und am Rahmenende rechts und links neben dem Leitkreuz in Halterungen einzuhängen.
The rear lights are fixed to plates which could be removed easily by hand before lowering the loading ramps and arrested in a prepared place on both sides of the convoy recognisiton cross. (Bw)



Dieses Bild macht deutlich, dass eine Planierraupe (hier: Kaelble 160 PS) den Rampenwinkel der hinteren Auffahrrampe mit Räumschild nicht bewältigen konnte. Der Schild muss daher demontiert werden. Die Bedienung des Sattelzuges war offensichtlich sehr nachlässig: Die Klappstützen am Heck sind nicht ausgeklappt und die Trägerbleche der Fahrzeugbeleuchtung liegen auf dem Boden. Da dieses Bild einer Technischen Dienstvorschrift entnommen wurde, war das sicher ein sehr "Schlechtes Beispiel"!
This photograph demonstrates that a bulldozer (here a Kaelble 160 hp) was not able to cross the rear loading ramp with attached dozer blade as of its high angle of approach. Thus, the dozer blade has to be removed. The crew of the tractor truck was obviously negligent to say the least. The folding supports are not in position and the carrier sheets of the vehicle lighting lay around. This surely is a very bad example, but taken from a technical manual! **(Bw)**

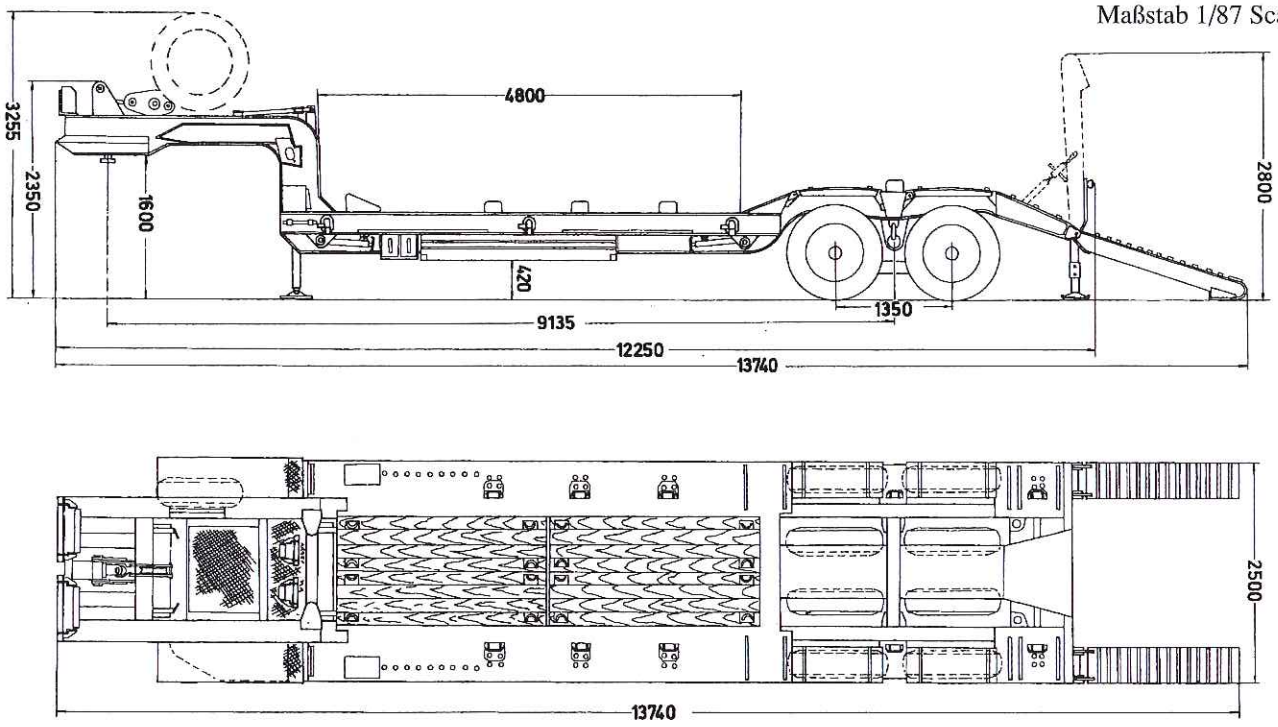
Ein spektakuläres Bild, wie es sich während des Vorgangs des Abladens einer fahruntüchtigen Planierraupe bot. Mit der Seilwinde der rechts stehenden Zugmaschine Faun L 912/45 A wird das Schadfahrzeug vom Tieflader heruntergezogen, während mit der Seilwinde des Sattelschleppers, bzw. der Windenbremse, das Abrollen des Fahrzeuges von der Auffahrrampe verhindert wird. Der 50-to Sattelschlepper mit seinen zwei Seilwinden konnte einen solchen Vorgang alleine durchführen.
Unloading a disabled bulldozer was a special display by itself. The disabled vehicle was pulled from the low-bed by the winch of a second L 912/45 A prime mover standing on the right side, while the rope of the winch or the winching brake of the tractor truck secured the unloading procedure from the loading ramp. The 50-ton tractor truck equipped with two winches was able to conduct this operation without any support. **(Bw)**



Hier zeigt die Zeichnung die gesamte tragende Stahlkonstruktion des Sattelaufliegers. Sie besteht aus elektrisch verschweißten Längs- und Quer-Stahlträgern mit Doppel-T-Profilen, U-Profilen und Kastenholmprofilen.
This drawing shows all parts of the basic steel frame of the semi-trailer. The steel frame consists of electrically welded longitudinal and cross members of I-beam and U-profiles as well as box spars. **(Bw)**

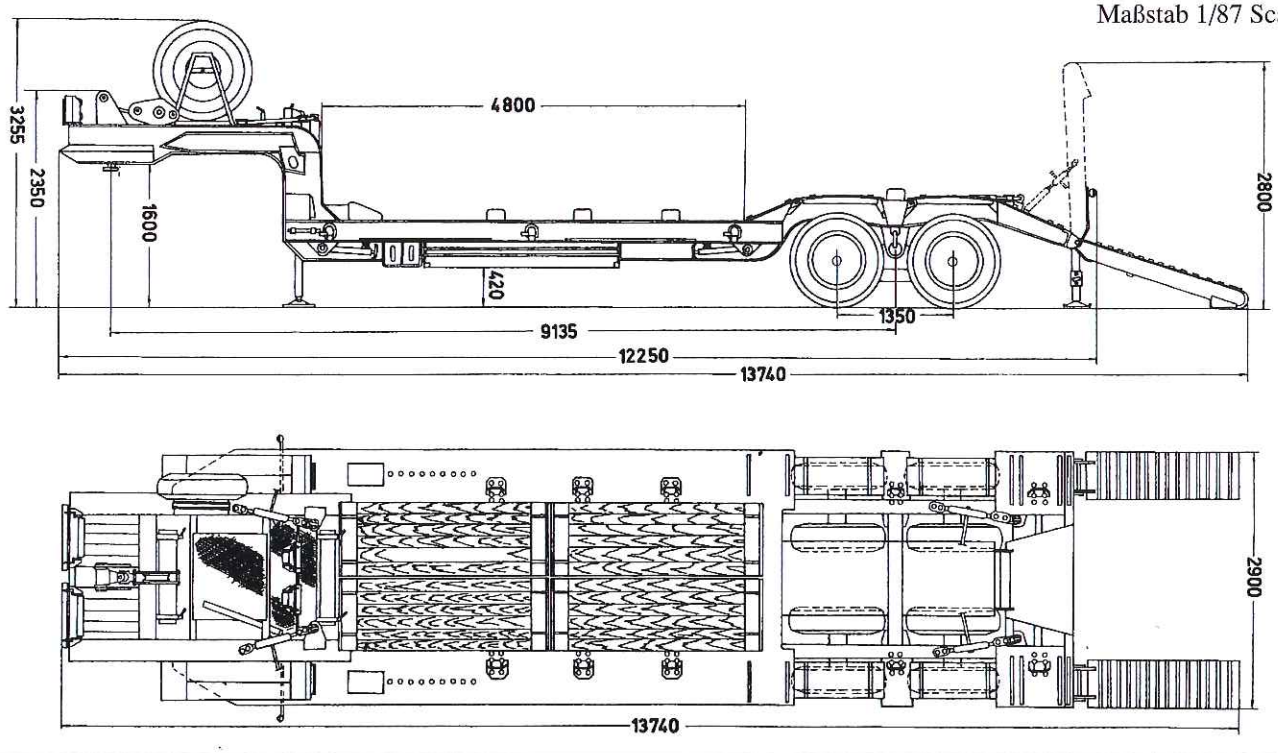
Variante 1 25-to Satteltiefladeanhänger Blumhardt Typ P 517/809

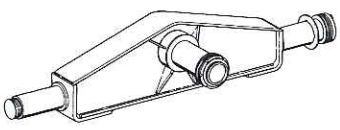
Maßstab 1/87 Scale



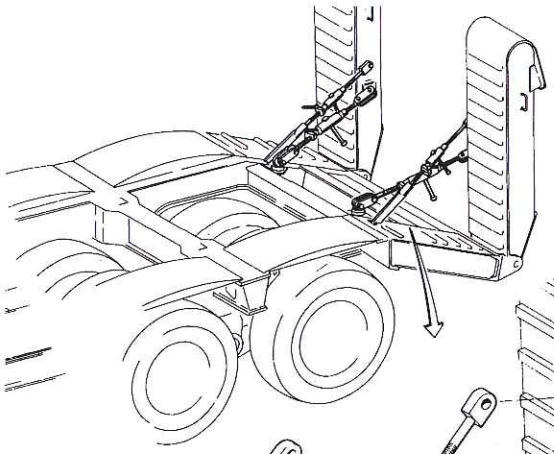
Variante 2 25-to Satteltiefladeanhänger Blumhardt Typ P 517/809

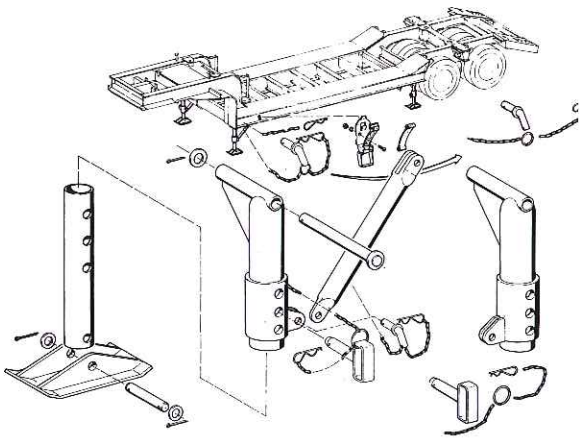
Maßstab 1/87 Scale



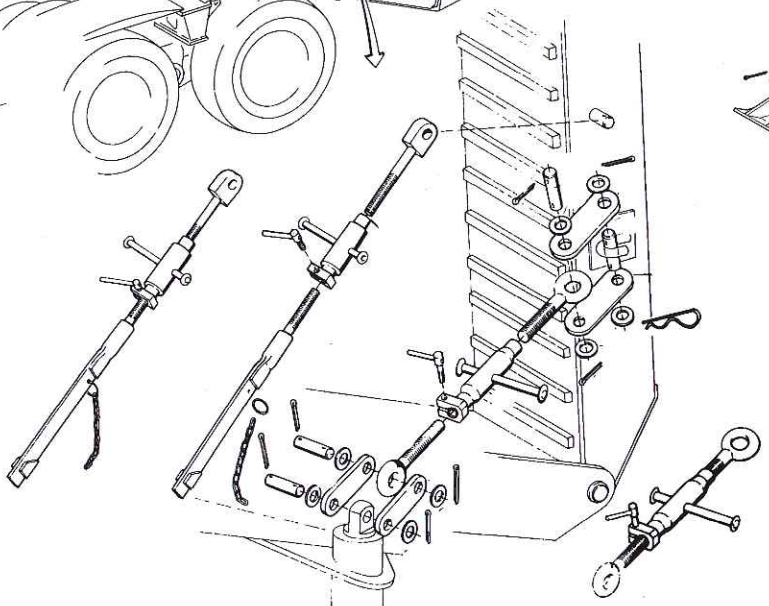


Die Zeichnung zeigt die Wippe eines Doppelachsaggregates des 25-t Satteltiefladeanhängers. Mit dem Achsbolzen in der Mitte der Wippe ist diese im Rahmen der Überfahrbrücke pendelnd gelagert. Die Achsbolzen an den beiden Enden der Wippe tragen je ein Radpaar, welches um den Achsbolzen pendeln gelagert war. Somit können sich alle Räder sehr gut den Geländeunebenheiten anpassen und der Bodendruck verteilt sich gleichmäßig. Dies wirkt sich günstig auf den Rollwiderstand bei Geländefahrt aus.
The drawing shows the yoke of a double-axle carriage of a 25-ton low-bed semi-trailer. An axial bolt in the mid of the yoke keeps the yoke to the frame of the loading ramp by a pendulum coupling. Thus the wheels could follow terrain features smoothly with the ground pressure distributed accordingly. This results in a reduced roll resistance during cross-country operations. **(Bw)**

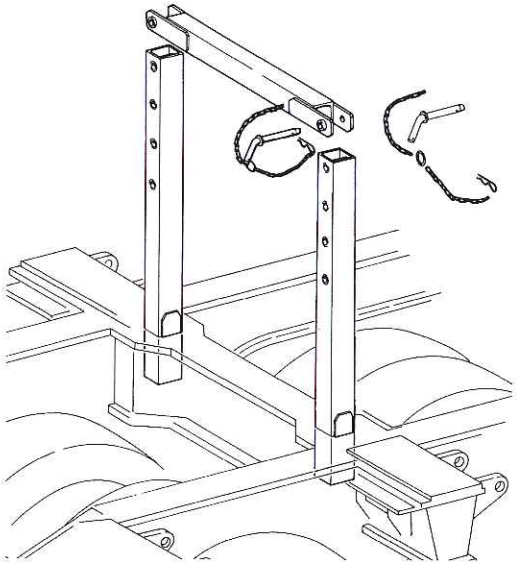




Unter jeder Ecke des Ladebettes befindet sich eine mechanische, höhenverstellbare Klappstütze.
Situated under each corner of the flat-bed is a mechanical height-adjustable folding support. (Bw)

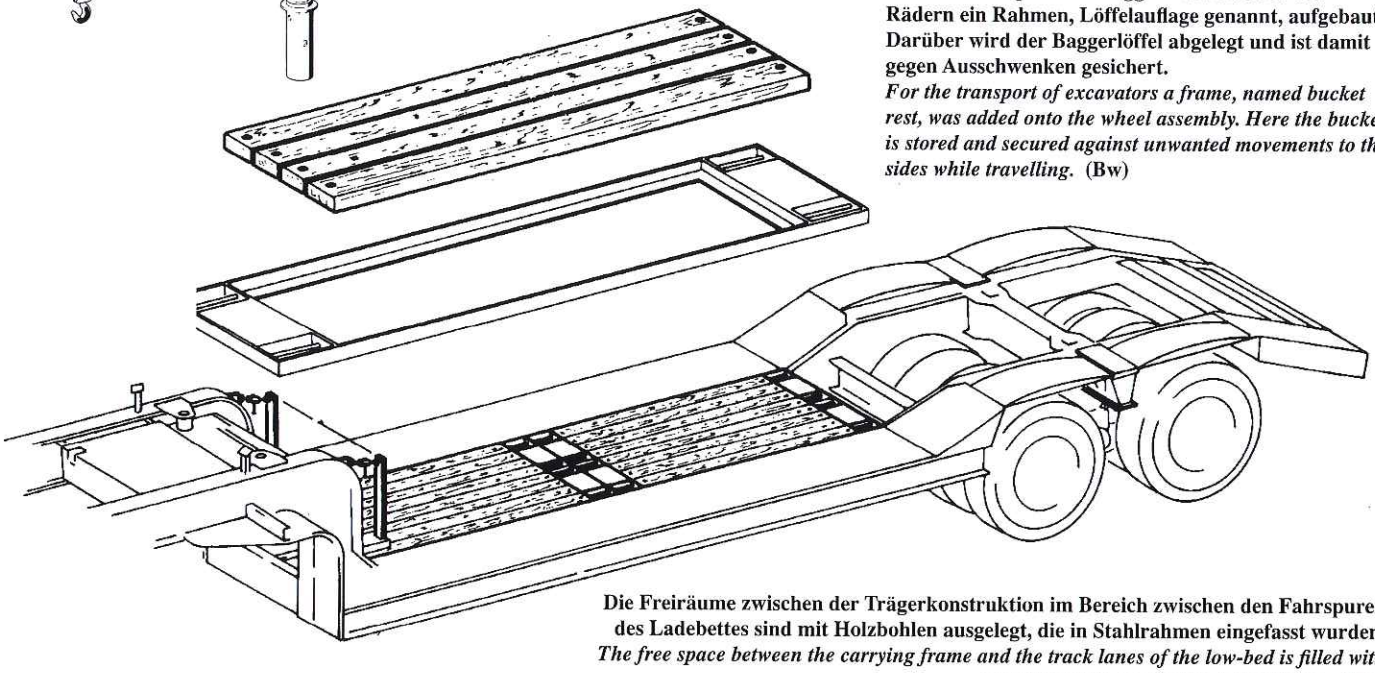


Während der Fahrt wird jede Rampe von zwei Spannschlössern gehalten.
While travelling each ramp is kept in place by two tensioning jacks. (Bw)



Für den Transport von Baggern wurde über den Rädern ein Rahmen, Löffelauflage genannt, aufgebaut. Darüber wird der Baggerlöffel abgelegt und ist damit gegen Ausschwenken gesichert.
For the transport of excavators a frame, named bucket rest, was added onto the wheel assembly. Here the bucket is stored and secured against unwanted movements to the sides while travelling. (Bw)

Der Kran (Galgen) für das Reserverad mit Flaschenzug.
The jib for the spare wheel and the concerning block and tackle device. (Bw)



Die Freiräume zwischen der Trägerkonstruktion im Bereich zwischen den Fahrspuren des Ladebettes sind mit Holzbohlen ausgelegt, die in Stahlrahmen eingefasst wurden.
The free space between the carrying frame and the track lanes of the low-bed is filled with wooden planks secured by a steel frame. (Bw)

Man denkt oft, schon alles gesehen zu haben und alles zu kennen, dann taucht ein Bild auf und man glaubt, den eigenen Augen nicht zu trauen: Eine Faun L 912/45 A Zugmaschine zieht einen 16-Rad-Tiefladeanhänger unbekannten Typs mit einem schweren Panzer M 48 A2 als Ladung! Aufgrund des Eigengewichts des Panzers kann es also kein 25-to Anhänger sein. Eindeutig trägt er aber das Y-Kennzeichen. Auf den zweiten Blick fallen die deutlich größeren Reifen und die viel wuchtigere Konstruktion des Anhängers auf. Die Bauart scheint Kässbohrer-typisch zu sein. Eine genaue Identifikation des Tiefladeanhängers ist nicht möglich, ein in Serie beschafftes Fahrzeug ist es keinesfalls. Es dürfte sich aber um einen Anhänger der 50-to-Klasse handeln. Denkbar ist ein Prototyp, der von der Bundeswehr in den Anfangsjahren getestet, aber nicht in Serie eingeführt wurde. Solche Prototypen als Einzelstücke wurden dann oft in der Truppe „aufgebraucht".

***One often thinks, one knows everthing and has seen everything. Then a photograph appears and you do not believe what you see! In this case a Faun L 912/45 A prime mover with a 16-wheel low-bed trailer of unkown make. As the trailer carries the heavywheigt M48 A2 main battle tank, its payload must consequently be higher than 25 tonnes, more likely 50 tonnes. However, it carries a German Army registration plate. A closer look unveils more strange details such as larger tyres and a sturdier design of the trailer. The overall design leads to the suggestion of Kaessbohrer manufacture, an exact identification, on the other hand, is not possible. It definitely is no standard service vehicle, more likely a prototype which was not introduced and later "used up" by the army.* (LT)**

Der gleiche Anhänger aus dem Blickwinkel von vorn zeigt die deutlich massivere Ausführung der Wippenkonstruktion. Weiter sind einige Abweichungen im Bereich der Spurstangen im Vergleich zum 25-to Tiefladeanhänger zu erkennen. Auch dürfte dieser schwere Anhänger deutlich breiter sein, da der sehr große M 48 A2 kaum über die Ladebettbreite herausragt.

***The same trailer seen from the front. Note the much more massive design of the yoke. Additionally there are differences in the guard-rail tie-bars when compared to the 25-ton trailer. This unknown trailer must also be much wider to transport the M48 A2 extending only by a few centimetres over the low-bed.* (LT)**

Faun-Fahrzeug- und Magirus-Deutz-Motorentechnik

Faun vehicle technology and Magirus-Deutz engine-technology

Wie bereits eingangs dargestellt, basierten die Konstruktionen der Faun-Fahrzeuge und auch der Magirus-Deutz-Motoren jeweils auf einem Baukastenprinzip. Dies erlaubte jeweils die weitgehende Verwendung einheitlicher Bauteile, sozusagen "aus der Schublade". Deshalb kann die technische Darstellung aller hier beschriebenen Zugmaschinen "einheitlich" zusammengefasst werden.

Ein **Fahrzeugrahmen** bestand aus zwei, als U-Profil gepressten Längsträgern, die mit über die gesamte Länge verteilte Querträger vernietet waren. Am vorderen Ende des Rahmens befand sich der Stoßquerträger, in dem eine Abschleppkupplung eingebaut war. Am hinteren Ende war der verstärkte Schlußquerträger angebracht, der die Anhängerkupplung aufnahm. An den Längsträgern waren die Vorderfederböcke befestigt. In der Mitte zwischen den Hinterachsen waren an den Längsträgern und mit den zugehörigen Querträgern die Traglagerböcke für die Tragachsen verschraubt. Die Hinterfedern waren mit Federböcken auf den Federlagern befestigt, welche drehbar auf der Tragachse gelagert waren. Die auftretenden Schubkräfte in Längsrichtung wurden von sechs Längslenkern aufgenommen. Die Sattelzugmaschinen trugen oberhalb der Hinterachsen auf den Rahmenlängsträgern eine Platte zur Aufnahme der Sattelkupplung.

Der **Antriebsstrang**: Vom Wechselgetriebe übertrug eine Gelenkwelle die Kraft des Motors auf das Verteilergetriebe. Dort befand sich eine weitere Untersetzungsstufe, das Geländevorgelege. Über Gelenkwellen nach vorn und hinten gelangte die Antriebskraft zur ersten Hinterachse und zur Vorderachse. Ein Durchtrieb durch die erste Hinterachse leitete die Kraft über eine weitere Gelenkwelle der zweiten Hinterachse zu. Von einem Nebenabtrieb am Verteilergetriebe wurde – soweit vorhanden - die Seilwinde über eine weitere Gelenkwelle angetrieben. Zum Längenausgleich hatten die Gelenkwellen in Keilnuten geführte, nadelgelagerte Kreuzgelenke. Die beiden Hinterachsen waren baugleich, ebenfalls die Achsantriebe (Ausgleichsgetriebe mit Gehäuse, Durchtriebe) an allen Achsen. Am Durchtriebflansch der zweiten Hinterachse war zusätzlich eine Notpumpe angeflanscht, die bei Ausfall der Lenkhydraulikpumpe automatisch zugeschaltet wurde.

Die **Aufbauten** variierten, wie bei den einzelnen Typen beschrieben. Sie waren jedoch alle in der gleichen Technik hergestellt: Ein Tragegerüst aus Vierkantstahlrohr war einseitig mit Stahlblech verkleidet. Die Fahrerhäuser legte man für drei Personen aus. Faltverdecke, Planen und Spriegel konnten abgenommen und, an den Fahrzeugen verstaut, mitgeführt werden.

Die **Sattelkupplung**: In der Mitte zwischen den beiden Hintersachsen war die Position der Sattelkupplung. Der Fahrzeugrahmen war in diesem Bereich verstärkt und mit einer Stahlplattform als Basis für die Sattelkupplung oben abgedeckt. Der Sattelteller war um die Längs- und Querachse drehbar gelagert. Bei normaler Straßenfahrt wurde die Beweglichkeit um die Längsachse jedoch gesperrt. Durch den zusätzlichen Aufbau eines Hilfsrahmens und die verschiedenen Radgrößen unterschieden sich die Sattelhöhen ja nach Fahrzeugtyp.

Bremsanlage: Die Fahrzeuge waren mit drei voneinander unabhängigen Bremsen ausgestattet, der lastabhängigen Betriebsbremse (Fußbremse), der Feststellbremse (Handbremse) und der Motorbremse. Die Motorbremse konnte mit einem Fußschalter am Boden oder einem Handhebel am Armaturenbrett betätigt werden. Ein zweiter Handhebel erlaubte die manuelle Betätigung der Betriebsbremse eines mitgeführten Anhängers.

Die **Motoren**: Bei den hier beschriebenen Fahrzeugtypenreihen kamen

As mentioned before Faun vehicles and Magirus-Deutz engines are basically of modular design. In principal this permits the integration of components in "out of the drawer" fashion. That is the reason to summarise the technical description of all concerning vehicles into one common description.

The **frame** consisted of two pressed longitudinal members of U-profile sections, riveted along its length to cross members. At the forward end a bumper crossmember was situated which included a pintle hook for towing and recovery. Mounted on the other side at the rear end was a rear bumper crossmember with integrated pintle hook for towing trailers. The longitudinal members were fixed to spring brackets. In the mid of the rear axles were support bearings for the carrier axles screwed on to the longitudinal members and the concerning crossmembers. The rear spring brackets were fixed to the spring bearings by spring hangers mounted on a pivot onto the carrier axle. Pushing forces developing in the longitudinal axle were absorbed by six longitudinal swinging arms. Tractor trucks were equipped with a plate for a fifth wheel mounted onto the longitudinal members of the frame positioned over the rear axles.

Driveline: Engine power was transferred from a manual transmission through a propeller shaft to the transfer gear. There was another gear reduction to the final drive of the transfer case. Propulsion power was transferred by propeller shafts to the first rear axle and the front axle. A further propeller shaft relayed propulsion power coming through the first rear axle to the second rear axle. If mounted the winch was driven by an auxiliary power reduction gear connected to the transfer case by a further propeller shaft. To compensate for length the propeller shafts had universal joints mounted on needle bearings lead within female splines. Both rear axles were of identical design, as well as the axle drives (compensating gear with casing, and through drive) for all axles. An emergency pump is flanged to the through-drive flange of the second rear axle to be activated automatically after brake-down of the hydraulic steering pump.

Bodies are of various designs, as described under the peculiar vehicle sections. Nevertheless these were manufactured by using the same technology: a carrying frame of square steel tubing was covered with steel metal sheets on one side, only. Cabs were dimensioned for three crewmembers. Soft-top, tarpaulin and struts could be removed, stowed and carried on the vehicles.

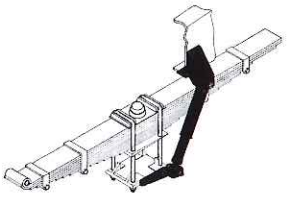
The **Fifth Wheel**: The fifth wheel was positioned in the middle between both rear axles. The chassis' frame was strengthened in this area and covered by a steel platform for mounting the fifth wheel. The main plate of the fifth wheel could move freely in longitudinal and transversal directions. Though, while travelling on roads movement in the longitudinal direction was blocked. By adding an auxiliary frame and by the employment of different sized wheels the height of the low-bed above ground could be different as well depending on the type of vehicle.

Braking system: All vehicles were equipped with three different independent braking systems consisting of the service brake (main brake), parking brake (hand brake) and engine brake. The engine brake could be activated by a foot pedal on the floor or by a hand lever on the instrument panel. A second hand lever permitted the manual control of the service brake of a towed trailer.

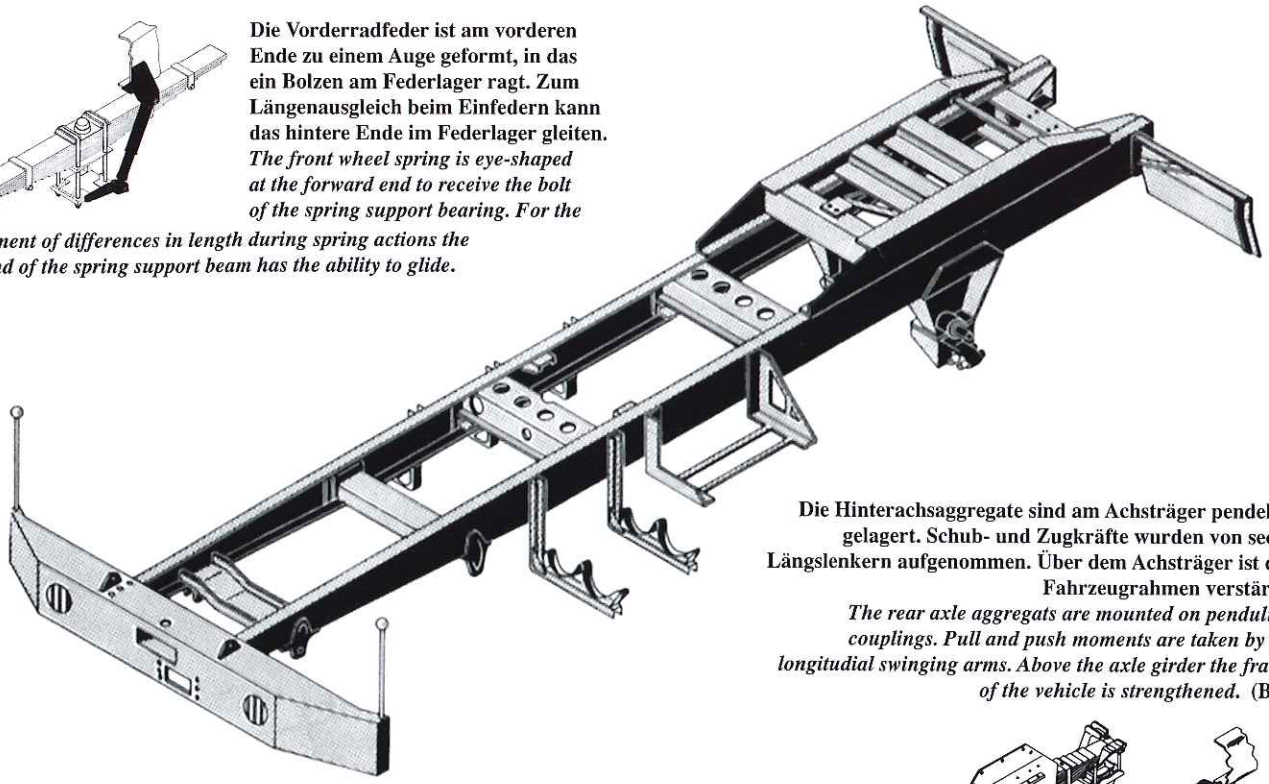
Engines: At first the above-mentioned series of vehicle types used

zunächst der Motorentyp F 8 L 614 mit 170 PS in den Fahrzeugtypen der Baureihen Faun L 908 und der Motorentyp F 12 L 614 mit 250 PS in den Typreihen Faun L 912 zum Einsatz. Beide waren Dieselmotoren. Die ab 1961 gebauten Fahrzeuge wurden z.T. dann mit dem Vielstoffmotor F 8 L 714 A mit 178 PS in der Baureihe Faun L 908 und dem Vielstoffmotor F 12 L 714 A mit 265 PS in der Baureihen Faun L 912 motorisiert. Die verwendeten KHD-Motoren dieser Baureihen waren luftgekühlte Acht- bzw. Zwölfzylinder-Dieselmotoren bzw. Dieselmotoren mit Vielstoffeignung. Sie arbeiteten im 4-Takt-Deutz-Wirbelkammerverfahren. Das "Rückgrat" eines Motors stellte das aus Gußeisen gefertigte Kurbelgehäuse-Oberteil dar. In ihm lief die Kurbelwelle. Auf dem Kurbelgehäuse-Oberteil waren die Rippen-Zylinder in 2 Reihen in 90°-V-Stellung, gegeneinander versetzt, einzeln angeordnet und trugen je einen Zylinderkopf. Über der Kurbelwelle lagen zwischen den beiden Zylinderreihen die Nockenwelle, darüber die Kühlgebläsewelle und über dieser die Einspritzpumpe mit Antrieb. An der Stirnseite, gegenüber dem Schwungrad, befand sich das Kühlgebläse, an das sich die Luftführungskanäle zu den Zylindern anschlossen. Das Kühlgebläse wurde von der Schwungradseite aus über Zahnräder, Kühlgebläsewelle und eine hydraulische Kupplung angetrieben. Über die gleichen Zahnräder wurden auch Nockenwelle und Einspritzpumpe angetrieben. Vorn auf der Kurbelwelle befand sich hinter der Keilriemenscheibe ein hydraulischer Schwingungsdämpfer. Thermostat und Steuerventil für die hydraulische Kühlgebläsekupplung saßen in der Abgasleitung auf der rechten Seite des Motors. Das von ihnen gesteuerte Motoröl regulierte entsprechend der Abgastemperatur über die hydraulische Kupplung die Drehzahl des Kühlgebläses und damit die Kühlluftmenge. Die Kurbelwelle drehte sich, von der Kühlgebläseseite her gesehen, im Uhrzeigersinn (Rechtsläufer).

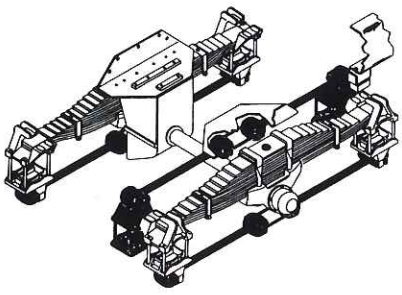
engines of F 8 L 614 type developing 170 hp on vehicles of the Faun L 908 series and engines of F 12 L 614 type developing 250 hp on vehicles of the Faun L 912 series in service. Both were diesels. Starting in 1961 part of the delivered vehicles were equipped with F 8 L 714 A multi-fuel engines developing 178 hp for the Faun L 908 series and the F 12 L 714 A multi-fuel engines developing 265 hp for the Faun L 912 series of vehicles. The used KHD-engines of these batches were air-cooled diesel engines with eight or twelve cylinders or diesel engines with the ability to use a multitude of fuels. All used four-stroke turbulence chamber technology. The "spine" of the engine was represented by a cast crankcase cover. The crankshaft operated within this crankcase. On top of the crankcase cover were two rows of singular ribbed cylinders in opposed 90°-V-position carrying a cylinder head each. Above the crankcase the camshaft was positioned in between the two rows of cylinders, with the cooling fan shaft above and the fuel injection pump with drive on top. At the front in opposition to the flywheel the cooling fan was positioned with the air supply channels connected to the cylinders. The cooling fan was driven by gears from the flywheel, cooling fan shaft and hydraulically operated clutch. The same gears also drove the camshaft and the fuel injection pump. In front and above the crankshaft a hydraulic vibration damper was positioned behind the vee-belt disk. Thermostat and control valve for the hydraulically operated cooling fan clutch were situated within the exhaust pipe on the right side of the engine. The pressured engine oil, controlled by the just mentioned mechanism, adjusted by a hydraulic clutch and according to the exhaust gas temperature the number of revolutions of the cooling fan and thus the amount of cooling air. The crankshaft revolves, seen from the cooling fan, clockwise (right-hand shaft).



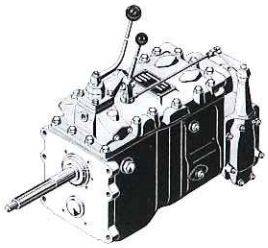
Die Vorderradfeder ist am vorderen Ende zu einem Auge geformt, in das ein Bolzen am Federlager ragt. Zum Längenausgleich beim Einfedern kann das hintere Ende im Federlager gleiten.
The front wheel spring is eye-shaped at the forward end to receive the bolt of the spring support bearing. For the adjustment of differences in length during spring actions the rear end of the spring support beam has the ability to glide. **(Bw)**



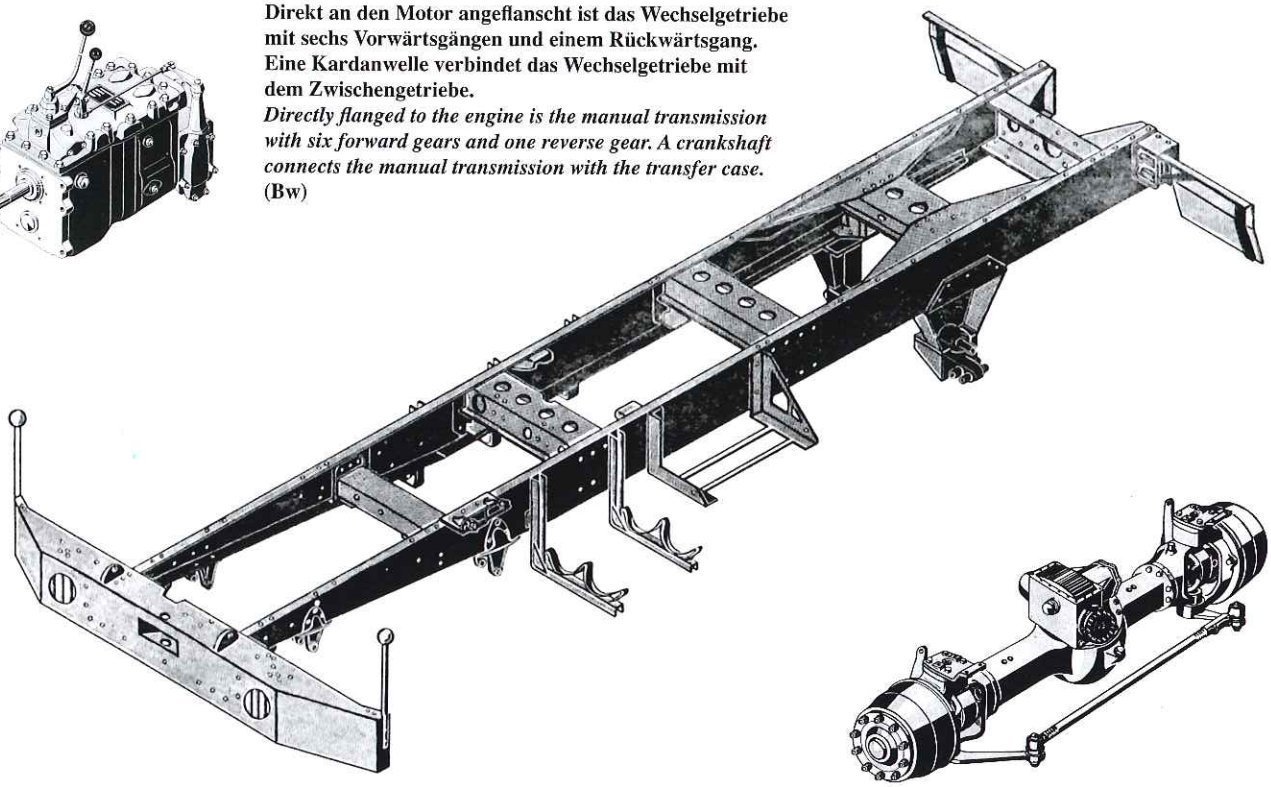
Die Hinterachsaggregate sind am Achsträger pendelnd gelagert. Schub- und Zugkräfte wurden von sechs Längslenkern aufgenommen. Über dem Achsträger ist der Fahrzeugrahmen verstärkt.
The rear axle aggregats are mounted on pendulum couplings. Pull and push moments are taken by six longitudial swinging arms. Above the axle girder the frame of the vehicle is strengthened. **(Bw)**



Die Sattelzugmaschinen der Typen Faun L 908/SA und L 912/SA haben eine größere Sattelhöhe als die L 908/SAT. Dort wird der Sattelteller auf einen Hilfsrahmen montiert, wie hier in der Zeichnung zu sehen ist.
The fifth wheel of the tractor trucks of type Faun L 908/SA and L 912/SA are positioned higher in comparison to the L 908/SAT. There the fifth wheel is mounted on a support frame as seen on the drawing. **(Bw)**

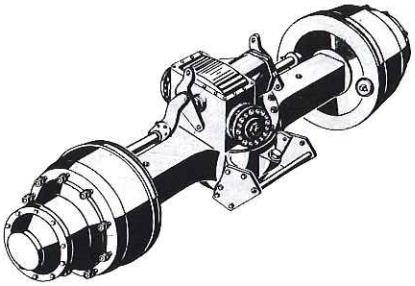


Direkt an den Motor angeflanscht ist das Wechselgetriebe mit sechs Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang. Eine Kardanwelle verbindet das Wechselgetriebe mit dem Zwischengetriebe.
Directly flanged to the engine is the manual transmission with six forward gears and one reverse gear. A crankshaft connects the manual transmission with the transfer case. (Bw)

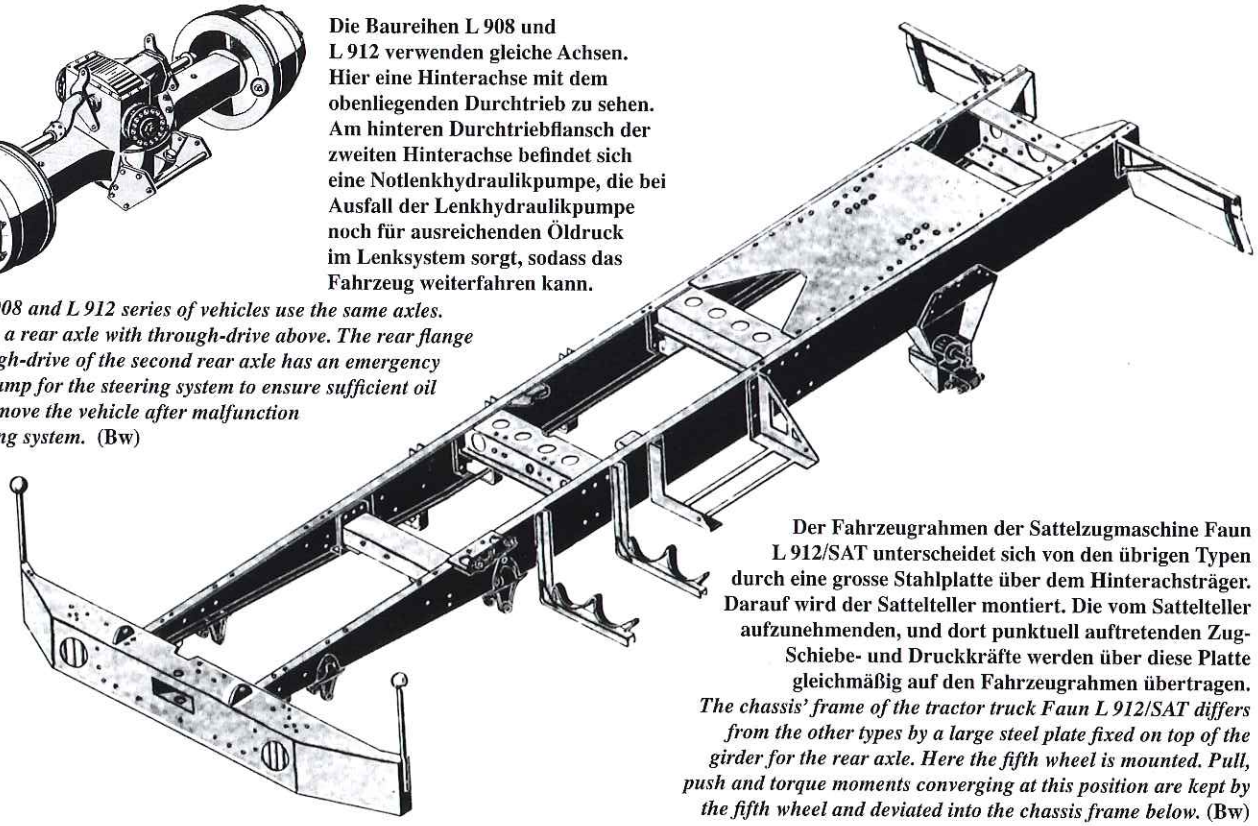


Die Fahrzeugrahmen wurden für alle Typen in gleicher Weise hergestellt: Längsträger aus gepressten U-Stahlprofilen werden mit Quertraversen vernietet. Die hinterste Quertraverse trägt die Anhängerkupplung und ist verstärkt. Weiter sind die vorderen Federlager und die Träger der hinteren Achsaggregat zu erkennen. Darüber ist der Rahmen durch große Knotenbleche versteift. Hier ist der Rahmen der Pritschenversion einer Zugmaschine zu sehen.
The chassis frame is of identical manufacture for all types: longitudinal members of pressed U-shaped steel profiles rivited to cross members. The last crossmember to the rear is strengthened to take a pintle hook. Further on the frontal spring support bearings may be noticed together with the axial aggregates at the rear. Above, the frame is strengthened by metal sheet junctions. Seen here is the frame of a prime mover vehicle. (Bw)

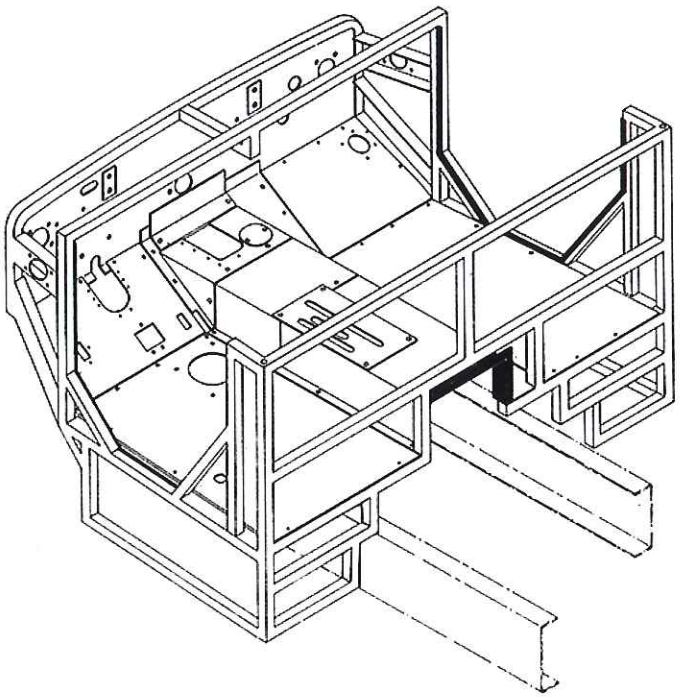
Eine komplette Vorderachse mit allen Anbauteilen. Der Achskörper ist nicht identisch mit den Hinterachsen. Jedoch sind die Antriebe in den Achsen nicht untereinander austauschbar.
A complete front axle with all components. The axle body is not identical with that of the rear axles. The drives of the axles, though, are not interchangable (Bw)



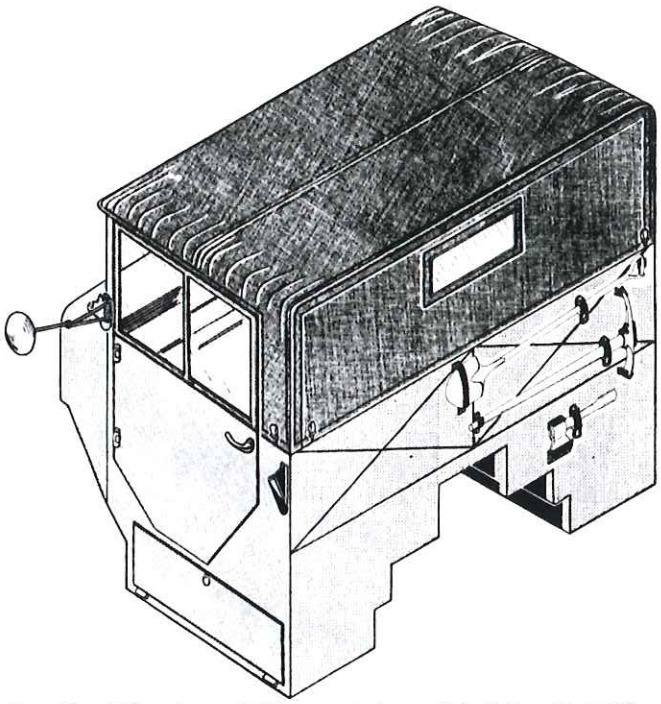
Die Baureihen L 908 und L 912 verwenden gleiche Achsen. Hier eine Hinterachse mit dem obenliegenden Durchtrieb zu sehen. Am hinteren Durchtriebflansch der zweiten Hinterachse befindet sich eine Notlenkhydraulikpumpe, die bei Ausfall der Lenkhydraulikpumpe noch für ausreichenden Öldruck im Lenksystem sorgt, sodass das Fahrzeug weiterfahren kann.
Both the L 908 and L 912 series of vehicles use the same axles. Seen here is a rear axle with through-drive above. The rear flange of the through-drive of the second rear axle has an emergency hydraulic pump for the steering system to ensure sufficient oil pressure to move the vehicle after malfunction of the steering system. (Bw)



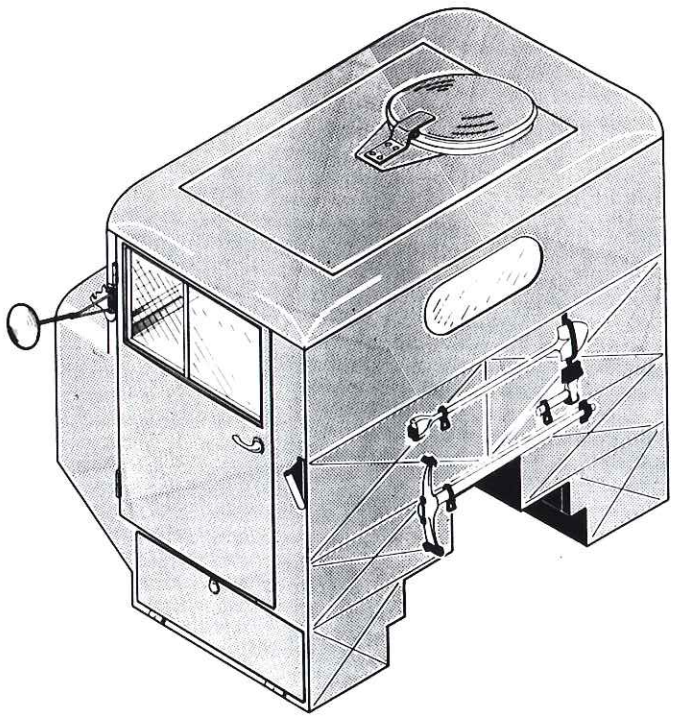
Der Fahrzeugrahmen der Sattelzugmaschine Faun L 912/SAT unterscheidet sich von den übrigen Typen durch eine grosse Stahlplatte über dem Hinterachsträger. Darauf wird der Sattelteller montiert. Die vom Sattelteller aufzunehmenden, und dort punktuell auftretenden Zug-Schiebe- und Druckkräfte werden über diese Platte gleichmäßig auf den Fahrzeugrahmen übertragen.
The chassis' frame of the tractor truck Faun L 912/SAT differs from the other types by a large steel plate fixed on top of the girder for the rear axle. Here the fifth wheel is mounted. Pull, push and torque moments converging at this position are kept by the fifth wheel and deviated into the chassis frame below. (Bw)



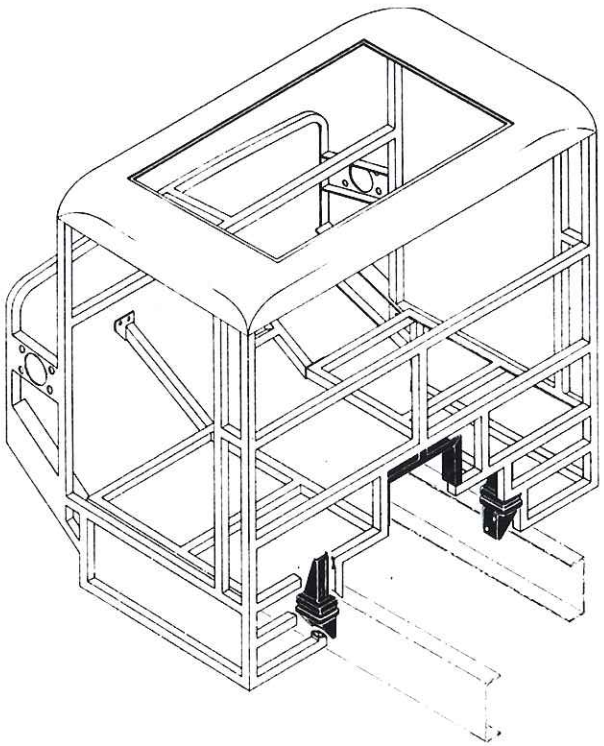
Hier ist das Gerüst aus Vierkant-Stahlrohren mit den Bodenblechen des offenen Fahrerhauses zu sehen. Der Tunnel im Bodenblech zeigt die verschiedenen Öffnungen für das Hebelwerk des Wechsel- und des Zwischengetriebes.
Shown here are the square-shaped steel tubings of the open cab configuration. The channel within the floor panel shows different openings for levers leading to the manual transmission and transfer case. (Bw)



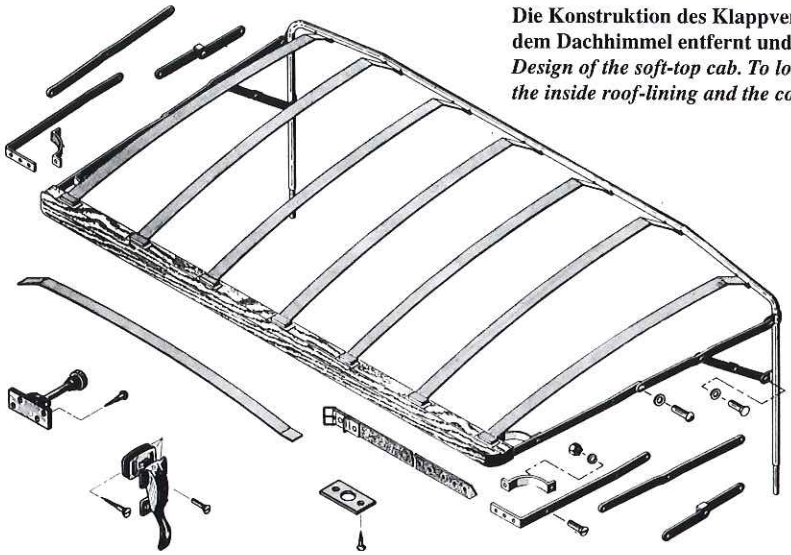
Das offene Fahrerhaus mit Klappverdeck aus rückwärtiger Sicht. Die Gerätehalterungen sind nicht bei allen Fahrzeugen an dieser Stelle vorhanden. Auf ein geschweisstes Stahlgerüst wurden Blechplatten aufgebracht. Quetschfalten in größeren Platten verminderten Vibrationen. Unter den Türen befinden sich Staukästen. Durch die Aussparungen in der Rückwand werden der Antriebsstrang und diverse Bedien- und Steuerelemente herausgeführt.
The soft-top cab from the rear. Location of the equipment latches is not standardised. Fixed to the welded girder are sheet metal panels. Ribs on the larger panels reduce vibrations. Located under the doors are stowage boxes. Drive train and control elements are lead through an opening at the rear. (Bw)



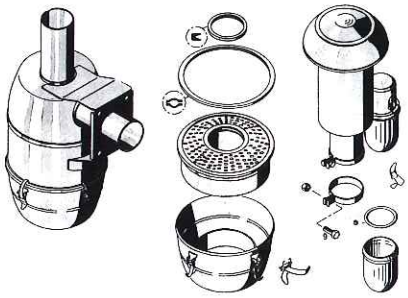
Das feste Fahrerhaus der frühen Baureihen ist mit einer Dachluke versehen. Die Bauweise ist prinzipiell identisch mit der des offenen Fahrerhauses. In den Türen befinden sich Schiebefenster.
The hard-top cab of early vehicles has a roof hatch. In principle the design is identical to the soft-top version. The doors have sliding windows. (Bw)



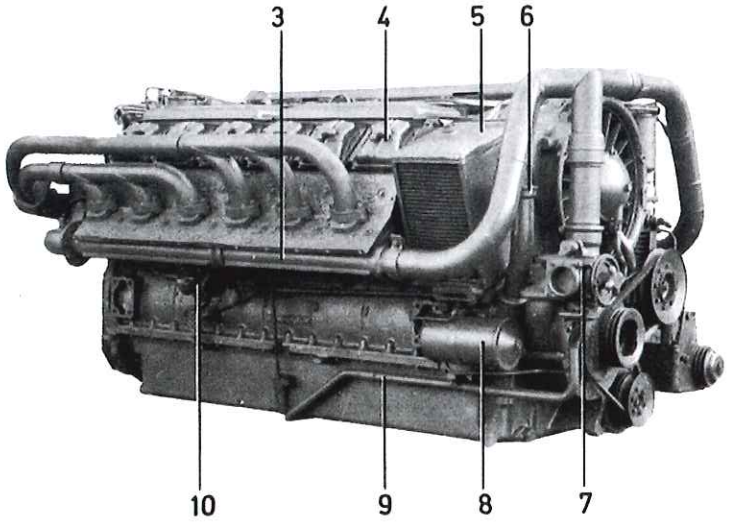
Auch das Ganzstahlführerhaus besteht aus einem Gerippe aus verschweißten Vierkantrohren, das mit Blechplatten verkleidet wurde.
The full steel cab consists of a square-shaped tubing frame covered with sheet metal panels. (Bw)



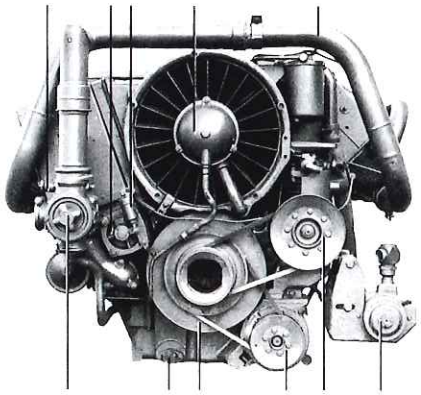
Die Konstruktion des Klappverdecks. Zum Zusammenklappen müssen die Federleisten aus dem Dachhimmel entfernt und die Befestigungen am Frontscheibenrahmen gelöst werden.
Design of the soft-top cab. To lower the cab elements the contact strips have to be removed from the inside roof-lining and the connections on the windscreen frame loosened. **(Bw)**



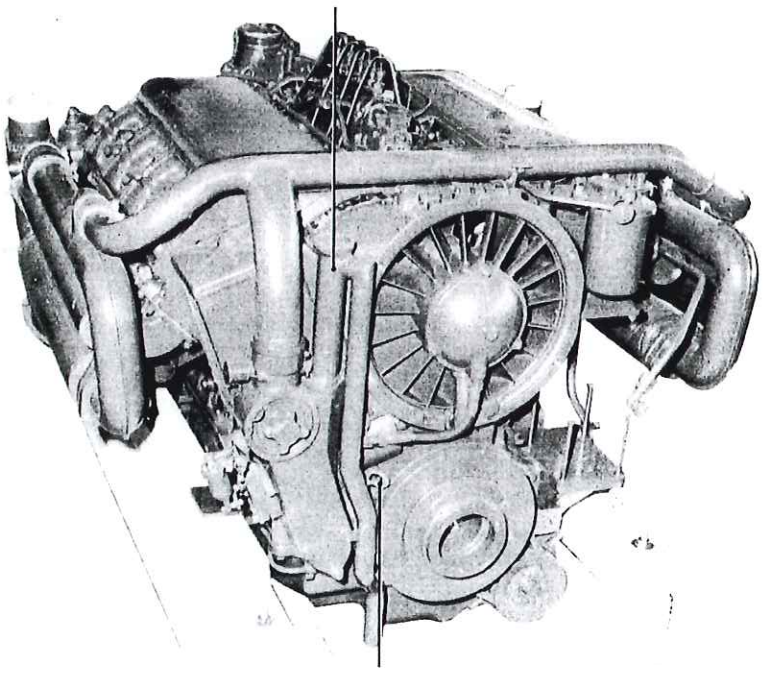
Das Zyklon-Ölbad-Luftfilter kombiniert drei Filtersysteme zur Reinigung der Motoransaugluft.
The cyclone oil-bath filter combines three different filter systems to clean the air suctioned into the engine. **(Bw)**



Hier ist nun das Magirus-Deutz-V-12-Zylinder-Kraftwerk abgebildet, welches die riesigen Motorhauben der L 912 Haubenzugmaschinen ausfüllt. Anfang bis Mitte der 1950er Jahre war dies der stärkste LKW-Motor in Deutschland. Der Magirus-Uranus war ebenfalls damit ausgerüstet. Eine Besonderheit im LKW-Motorenbau waren die einzelnen Zylinderköpfe pro Zylinder. Hier im Bild sind die sechs Zylinderköpfe der rechten Zylinderreihe zu erkennen. Das große Kühlgebläse sorgte für den besonderen „Klang" des Motorengeräuschs der frühen Magirus-Deutz LKW-Motoren, der LKW mit diesen Motoren von allen anderen Fabrikaten unterschied.
To be seen here is the Magirus-Deutz V-12-cylinder power plant, which fills the interior of the gigantic bonnet of the L 912's. In the early 1950s this was the most powerful truck engine in Germany. The Magirus-Uranus was equally equipped with this engine. Note the six cylinder-heads on the engine's right side, each attached to one cylinder. The large cooling fan made a distinctive sound unique for trucks equipped with this type of engine. **(Bw)**



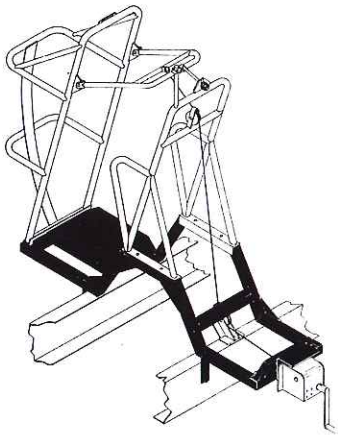
Das Bild zeigt die Vorderseite eines Magirus-Deutz-V-Motors. Unter dem Kühlgebläse die Keilriemenscheibe, die auf dem Kurbelwellenzapfen sitzt. Sie treibt diverse Nebenaggregate an. Durch die Rohrleitung strömt die Ansaugluft zu den Zylindern.
The photograph shows a Magirus-Deutz V-engine. Below the cooling fan the V-belt disk is sitting on the crankshaft pin driving several auxiliary systems. The tubing leads suction air to the cylinders. **(Bw)**



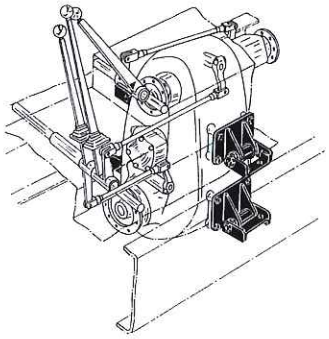
Der 8-Zylindermotor in schräger Draufsicht zeigt das große Kühlgebläse und die Frischluft-Rohrleitung. Oben in der Mitte sieht man die Einspritzpumpe. Rechts und links sind die Rohrleitungen der Abgasführung zu sehen.
Oblique view onto the 8-cylinder engine showing the cooling fan and the fresh air tubings. Above in the center the injection pump can be seen. Visible on the right and left side are the tubings for the exhaust. **(Bw)**

Technische Daten Motoren - *Technical Data Engines*

Typ / type:	**Deutz F 8 L 614 / F 12 L 614**	**Deutz F 8 L 714 A / F 12 L 714 A**
Charakteristik /design:	8- bzw. 12-Zylinder-4-Takt Dieselmotor mit L'Orange-Wirbelkammer in 90°-V-Anordnung, Luftkühlung air-cooled 8 or 12 cylinder, 4-stroke, 90°-V diesel engine with L`Orange turbulence chamber	8- bzw. 12-Zylinder-4-Takt-Dieselmotor mit Vielstoffeignung in 90°-V-Anordnung, Luftkühlung, air-cooled 8 or 12 cylinder, 4-stroke 90°-V diesel engine with multi-fuel capability
Leistung 8- bzw. 12-Zyl.:	170 bzw. 250 PS bei 2.300 U/min	178 bzw. 265 PS bei 2.300 U/min (Dieselbetrieb) 150 bzw. 240 PS bei 2.300 U/min (Ottokraftstoff)
Power 8 / 12 cylinders:	170 or 250 hp at 2,300 rpm	178 or 265 hp at 2.300 rpm (with diesel fuel) 150 or 240 hp at 2.300 rpm (with gasoline fuel)
Drehmoment max:	62 / 92 mkp bei/at 1.200 U/min/rpm	65 / 96 mkp (Diesel) bei/at 1.200 U/min/rpm 60 / 90 mkp (Benzin/gasoline) bei/at 1.200 U/min/rpm
Bohrung / Hub bore / stroke (mm):	110 / 140	120 / 140
Hubraum 8/12-Zyl. displacement 8/12 cyl.(cm^3):	10.640 / 15.970	12.667 /19.000
Verdichtung / Literleistung: compression ratio / power-per-litre	17.8:1 16 PS/hp	23:1 14 PS/hp



Die Halterung für das Reserverad (außer L 908/SAT) besteht aus einem zweiteiligen Rohrgestell auf einer Grundplatte. Mit einer kleinen Seilwinde mit Handkurbel kann der bewegliche Teil des Gestells mit dem Ersatzrad darin abgelassen bzw. hochgezogen werden.
The rack for the spare wheel of the L 908/SAT consists of a two-piece tube-frame mounted onto a base plate. By using a small winch and a hand crank the movable part of the frame with the spare wheel can be lowered or lifted. **(Bw)**



Das Zwischengetriebe überträgt die Motorkraft auf Kardanwellen, die zur Vorderachse und zu den Hinterachsen führen. Eine weitere Gelenkwelle treibt vom Zwischengetriebe aus die Seilwinde an. Im Zwischengetriebe befindet sich ein zuschaltbares Vorgelege, welches die vom Wechselgetriebe kommende Drehzahl reduziert. Dadurch verdoppelte sich die Anzahl der Gänge des Fahrzeuges.
The transfer case transfers the power of the engine through crankshafts to the front and rear axles. A further drive shaft powers the winch from the transfer case. The transfer case includes a transmission to be locked to reduce the number the revolutions coming in from the manual transmission. This doubles the number of gears of the vehicle. **(Bw)**

Impressum / *Editorial*

Copyright / *Copyright*: Verlag Jochen Vollert - Tankograd Publishing
Wilhelmstr. 2 b, 91054 Erlangen, Germany

Autor / *Author*: Heinz Peters
Übersetzung / *Translation*: Stefan Marx

Fotos / *Photo credits*:

(JV/Faun)	Jochen Vollert Archives courtesy Faun		
(Bw)	Bundeswehr via Heinz Peters		
(KA)	Karl Anweiler	(HP)	Heinz Peters
(WL)	Wolfgang Langwucht	(BP)	Bernhard Philipp
(HDS)	Hans-Dieter Scholz	(LT)	Lothar Thieme
(PB)	Peter Blume		

Der Verfasser dankt der Firma Elite-Modell für die Erlaubnis zur Wiedergabe von Zeichnungen aus dem Bauplan des Bausatzes der Sattelzugmaschine Faun L 912 SA in dieser Veröffentlichung.

Unter Bezugnahme auf das Alter des vorliegenden Fotomaterials und die oft nicht nachvollziehbare Herkunft weisen wir darauf hin, dass in dieser Publikation keine absichtliche Verletzung des Urheberrechts vorgenommen wurde. Im Zweifelsfall ist aus historisch/geschichtlichen Gründen auch Material verwendet worden, dessen Urheberrechte nicht einwandfrei geklärt werden konnten. Bei berechtigt nachweislichen Ansprüchen bitten wir mit dem Verlag/Autor Kontakt aufzunehmen.
Dies ist eine historisch/geschichtliche Dokumentation. Sämtliche Nennung von Firmen und Personen dienen nicht dem Werbezwecke.

Schwere Haubenzugmaschinen und Schwertransporter der 25-to Klasse der 1. Fahrzeuggeneration der Bundeswehr
The 25-ton-class heavy prime-movers and heavy-duty tractor-trucks of the first generation of vehicles within the modern German Army

Für alle speziellen Schwertransport-Aufgaben in den ersten Jahren der Bundeswehr bedurfte es ganz besonderer überschwerer LKW. Der Hersteller Faun konnte sich in dieser Zeit mit seinen außergewöhnlichen Haubenzugmaschinen auf breiter Ebene innerhalb des Heeres durchsetzen.
Specialised heavy-duty transport in the early years of the modern German Armed Forces demanded sophisticated heavy-trucks. The Faun company offered unique solutions and built the fleet of heavy long-bonneted prime-movers and truck-tractors for the tasks of the new German Army.

<u>64 Seiten</u>
durchgehend mit 3 Farbfotos,
102 Schwarzweiss - Fotos,
7 Seitenrissen im Maßstab 1/87 und 56 Grafiken
teils großformatig bebildert

4 196175 714951 55009
Tankograd-MILITÄRFAHRZEUG Spezial 5009
Schwere Hauben... ...nsporter
Einzel...

Tractor Truck
V12.42
16,95